SKRZYDLATA POLSKA

NR 14 (717) ● 4. IV. 1965 r. ● ROK XXI/XXXV ● CENA ZŁ 2

W numerze: TRZEBA POMÓC — LECIMY ● NOWE IDEE W KLASIE STANDARD ● SZPIEDZY NA LOTNISKU



Akrobacja lotnicza od czasów pierwszej pętli Niestierowa pasjonuje wszystkich pilotów. Ile daje wrażeń i emocji. Zwolennikom tej dyscypliny dedykujemy naszą okładkę. Foto: „ILN"

20 SKRZYDLATA POLSKA

LIST GŁÓWNEGO INSPEKTORA LOTNICTWA gen. dyw. pil. JANA RACZKOWSKIEGO

Do zespołu redakcyjnego tygodnika „Skrzydlata Polska"

30 marca 1945 r., rozkazem Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego, powołane zostało do życia czasopismo „Skrzydlata Polska", jako organ rozbudowującego się lotnictwa polskiego. W 20-tą rocznicę powstania redakcji zespół redakcyjny naszego tygodnika otrzymał od Głównego Inspektora Lotnictwa gen. dyw. pil. Jana Raczkowskiego list, którego treść publikujemy poniżej:

Miło mi stwierdzić, że Tygodnik Wasz obchodzi w bieżącym roku swoje dwudziestolecie.

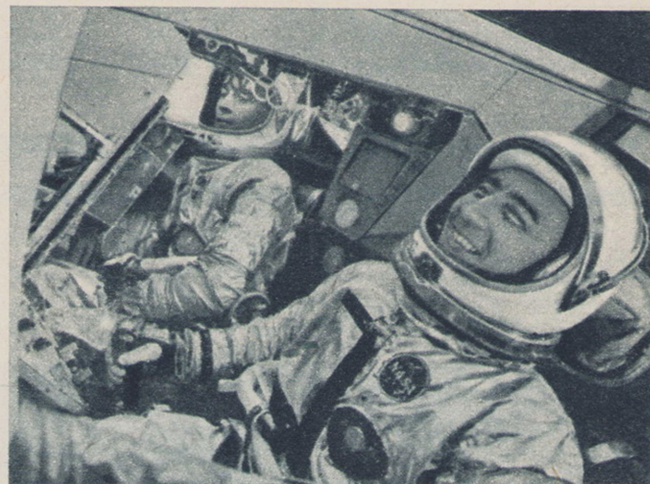
Historia „Skrzydlatej Polski" dla nas lotników wojskowych stanowi część naszych własnych tradycji. Pamiętamy bowiem, że Tygodnik Wasz zrodził się przed dwudziestu laty, jako organ lotnictwa wojskowego, przejmując w latach następnych problematykę lotnictwa cywilnego i sportowego.

Przez dwadzieścia lat swej działalności „Skrzydlata Polska" dobrze przysłużyła się sprawie rozwoju polskich skrzydeł, krzewiąc wśród społeczeństwa piękną ideę latania oraz przygotowując liczne zastępy młodzieży do trudnej i odpowiedzialnej służby w lotnictwie. Tygodnik Wasz odegrał również poważną rolę w szkoleniu i kształtowaniu oblicza moralno-ideowego licznych kadr lotników sportowych oraz w ogólnym rozwoju rezerw lotnictwa wojskowego.

Korzystając więc z okazji Waszego Jubileuszu, gratuluję całemu zespołowi redakcyjnemu „Skrzydlatej Polski" — w imieniu własnym oraz w imieniu lotników wojskowych — dotychczasowych osiągnięć i życzę nowych sukcesów w popularyzacji pięknej idei latania oraz w wychowywaniu nowych zastępów skrzydlatych obrońców naszej socjalistycznej Ojczyzny.

Życzę także pracownikom Redakcji, a przy okazji również Czytelnikom „Skrzydlatej Polski", wiele szczęścia i pomyślności w życiu osobistym.

GŁÓWNY INSPEKTOR LOTNICTWA
(—) Gen. dyw. pil. JAN RACZKOWSKI



Pierwszy zespołowy lot astronautów USA wokół ziemi

DNIA 23 marca amerykańscy astronauci Virgil Grissom i John Young trzykrotnie okrążyli kulę ziemską w kabinie kosmicznej „Gemini" („Bliźnięta") GT-3 (G-Gemini, T-Test — próba, 3 — przewidziane trzy starty) i po 5 godzinach lotu oraz po dwukrotnej zmianie orbity wodowali szczęśliwie na Atlantyku, w pobliżu Wysp Bahama (około 500 km na wschód od brzegów Kuby). Wyłowił ich tam helikopter i dostarczył na pokład lotniskowca „Intrepid".

Celem eksperymentu było wypróbowanie działania statku satelitarnego „Gemini", który przez kilka lat będzie służył Amerykanom do szkolenia kandydatów do wyprawy na Księżyc. Program lotu nie przewidywał wyjścia z kabiny.

150-tonowa rakieta „Titan-2" z trzytonową kabiną „Gemini" startowała z Przylądka Kennedy o godz. 15,24 według czasu warszawskiego i po 6 minutach umieściła satelitę załogowego na orbicie okołoziemskiej, której największa odległość od powierzchni Ziemi wynosiła 230 km, a odległość od powierzchni Ziemi wynosiła 230 km, a odległość najmniejsza 160 km.

38-letni major Virgil Grissom, dowódca wyprawy, stał się w ten sposób pierwszym człowiekiem, który dwa razy przebywał w kosmosie. W lipcu 1961 r. pilotował on kabinę „Liberty Bell" w krótkim, 16-minutowym locie suborbitalnym. Lot ten o mało nie zakończył się tragicznie: kabina, spadłszy do Atlantyku zaczęła tonąć i Grissom z trudem zdołał się uratować.

John Young, współtowarzysz Grissoma, liczy 34 lata, służył w marynarce wojennej i ma stopień komandora podporucznika.

Tuż przed zakończeniem pierwszego okrążenia Grissom włączył silniki rakietowe, które zmniejszyły prędkość kabiny o około 15 metrów na sekundę, przez co zmieniła ona swą początkową orbitę eliptyczną 160—230 km na prawie kołową 160—171 km. W czasie drugiego okrążenia Grissom włączył małe silniki korekcyjne, które nieznacznie zmieniły nachylenie orbity.

Kabina „Gemini" była pierwszym statkiem z załogą ludzką, który zmieniał orbitę w czasie lotu, chociaż nie była pierwszym statkiem manewrującym. W listopadzie 1363 radziecki bezzałogowy aparat kosmiczny „Polot I" o masie kilku ton wykonał na sygnał z Ziemi serię manewrów, aby ostatecznie zmienić orbitę z 339 — 592 km na orbitę 343 — 1437 km, zmieniając przy tym kąt nachylenia.

Na pierwszym okrążeniu Grissom zameldował, że ma nieznaczne trudności z jednym z silników sterujących. Silnik ten zaczął przeciekać. Potem zepsuł się jeden z przyrządów pokładowych w kabinie, wskazujący jak zorientowany jest statek w przestrzeni względem Ziemi. W pewnym stopniu utrudniło to pracę Grissomowi, zmuszając go do skupienia prawie całej uwagi na sterowaniu, tak iż przez resztę lotu niemal nie rozmawiał ze stacjami na Ziemi.

W czasie lotu Young i Grissom wykonali kilka obserwacji i eksperymentów biologiczno-medycznych.

Obaj kosmonauci dobrze widzieli światła australijskiego miasta Perth, specjalnie włączone w momencie, gdy statek przelatywał nad pogrążoną w nocnym mroku zachodnią Australią.

Na początku trzeciego okrążenia przez 20 minut obowiązki pilota statku pełnił John Young.

Pod koniec trzeciego okrążenia, gdy astronauci lecieli ponad Pacyfikiem, Grissom włączył silnik manewrowy i wehikuł obniżył lot do 80 km. W 10 minut później o 19,57 major obrócił kabinę szerszym dnem do przodu i włączył silniki hamujące.

O godz. 20.18 statek opadł na wody Oceanu Atlantyckiego, około 100 km od przewidywanego miejsca. Kosmonautów wyłowiono w godzinę później i przetransportowano helikopterem na pokład lotniskowca „Intrepid" (o godz. 21.33 czasu warszawskiego).

Na zdjęciu: Virgil Grissom (na pierwszym planie) i John Young.

Uwaga kandydaci na rekordy i diamenty! OBOZY W MAJU i CZERWCU

W dniu 23 marca br. odbyła się w Dziale Imprez i Treningu Zarządu Głównego APRL narada kierownictw aeroklubów, które w maju i czerwcu będą gościły kandydatów na rekordzistów i diamentowiczów. Wiceprezesi klubów w Białymstoku — Zbigniew Romanowski, Stalowej Woli — Gabriel Legwant i Zielonej Górze — Zdzisław Konik uzgodnili ostatnie szczegóły akcji „rekordy" i „diamenty", potwierdzili też pogląd że kierowane przez nich ośrodki chętnie podejmą się realizacji tego trudnego, ale ciekawego i pożytecznego zadania. Usłyszeliśmy przy okazji wspomnienia o „bombowych" warunkach, które występowały w tych rejonach Polski w ubiegłych latach. Życząc podobnych (6—7 m/sek wznoszeń i 2 700 m podstawy) warunków uczestnikom tegorocznych obozów, podajemy ich terminy:

BIAŁYSTOK — 11 maja — 15 czerwca — 10 uczestników

STALOWA WOLA — 2 maja 15 czerwca — 6 uczestników (specjalizacja rekordy po trójkątach)

ZIELONA GÓRA — 8 maja — 20 czerwca — 10 uczestników.

Od kandydatów na obozy w Białymstoku i Zielonej Górze jest jedynie wymagane, by posiadali przelot 300 km. Czas pobytu określony jest w zasadzie na dwa tygodnie, ale niewykluczona jest możliwość dłuższego oczekiwania na trzeci diament.

Obok czynnego przez cały rok Ośrodka Wyczynowego AJ w Jeżowie, już od września zostanie zorganizowany obóz falowy w Nowym Targu dla pilotów nie posiadających warunków wysokościowych.

(p)

JUŻ LATAMY!

Jak zawsze prężny i pełen energii Aeroklub Jeleniogórski zameldował o nowych sukcesach. W dniu 21 marca dwaj piloci, a mianowicie Marek Skromny i inż. Ryszard Witkowski, uzyskali ostatnie warunki do złotych odznak szybowcowych — przewyższenia ponad 3 000 m. Ryszard Witkowski posiada już diamenty za przeloty docelowy i otwarty.

Następnego dnia zespół trzech szybowców „Mucha Standard" wykonał przelot docelowo-powrotny na trasie Jelenia Góra — Wrocław — Jelenia Góra długości 172 km. Jak na tak wczesną porę roku jest to ładny sukces. Pilotami byli: Lidia Pazio, Jerzy Gość i Marek Skromny. Były to pierwsze dłuższe przeloty w tym roku.

ż.

DO i OD REDAKTORA

„FAIR PLAY" NA CENZUROWANYM

Szanowny Panie Redaktorze!

„Geschichte eines Jagdgeschwaders" — to tytuł wydanej w NRF książki poświęconej 26 pułkowi myśliwskiemu Luftwaffe. Jakkolwiek przynosi ona wiele faktów i szczegółów z historii tej jednostki, to jednak trudno ją traktować jako źródło historyczne: dobór materiału i ton jej sprawiają wrażenie, jakby pisana ona była w latach panowania Hitlera.

Nie o tym jednak chciałbym mówić. Pragnąc stworzyć pozory obiektywności, autorzy książki zwrócili się o współpracę do kilku angielskich lotników myśliwskich. Jeden z nich, Flight-Lieutenant Colin Hodgkinson uznał najwidoczniej, że najlepszym wkładem w „przyjaźń atlantycką" i obecne braterstwo broni między RAF a bońską Luftwaffe — będzie ośmieszenie dawnych szczerych sprzymierzeńców Wielkiej Brytanii.

Oto w opisie swych przeżyć wojennych podaje on m. inn.: „Gdy grupa nasza przeniesiona została z Biggin Hill do Coltishall, musieliśmy ku swemu zmartwieniu oddać nasze cudowne Spitfiry IX B. Zostaliśmy natomiast wyposażeni w najbardziej kiepskie i nieprzydatne zbiorowisko samolotów, jakie zdarzyło mi się spotkać. Przypominam sobie, że nie mogłem sobie w ogóle wyobrazić, jak można doprowadzić maszyny do tak okropnego stanu, ale przestałem się dziwić, gdy mi oświadczono, że należały one przedtem do jednej z polskich eskadr".

Myślę, że do tego obraźliwego stwierdzenia najlepiej mógłby się ustosunkować któryś z lotników z 316 dywizjonu, który w tym czasie (druga połowa 1943 r.) stacjonował w Coltishall. Od siebie wspomnę tylko, że zestrzelenie 45 potwierdzonych samolotów nieprzyjaciela trudno byłoby osiągnąć na tak zdezelowanym sprzęcie, oraz że polscy mechanicy niejednokrotnie stawiani byli za wzór swym alianckim kolegom.

Nie można się dziwić, że zachodnioniemieckie wydawnictwo z satysfakcją wydrukowało przytoczony powyżej fragment. Zastanawiające natomiast są intencje i uczciwość ich autora. A przecież to właśnie w angielskim języku powstało określenie „fair play"...

Rajmund Szubański



Samoloty startują do Cichowa, gdzie znajduje się jedno z dziecięcych sanatoriów. Foto: Jerzy Unierzyski



W przerwie między lotami szklanka gorącej kawy z rąk dyrektora zespołu sanatoriów w Kościanie, dr K. Kuczewskiej, pilotowi L. Banasiakowi smakowała nadzwyczajnie.

TRZEBA POMÓC—LECIMY

W czasie katastrofalnych opadów śniegu, jakie w pierwszych dniach marca nawiedziły między innymi Wielkopolskę, od dyrektora Zespołu Sanatoriów w Kościanie w woj. poznańskim dr. Krystyny Kuczewskiej dotarł alarmujący meldunek do pilotów Lotniczego Pogotowia Ratunkowego w Poznaniu:

Nasze trzy sanatoria położone w powiecie kościańskim, w tym dwa dziecięce, od 6 dni są odcięte od świata przez padający śnieg. Kończy im się żywność i leki. Pomóżcie!

W lecie, w normalnych warunkach, zaopatrzenie z powietrza sanatoriów nie byłoby trudne do przeprowadzenia. Od 2 marca lotnisko w Ławicy zawalone było śniegiem. Loty pasażerskie zawieszono.

6 marca, w dniu, w którym nadszedł alarmujący meldunek, podczas błyskawicznie zorganizowanej odprawy piloci i mechanicy zadecydowali: trzeba pomóc! Lecimy!



Jesteśmy w Cichowie. Skrzynki z lekami i żywnością przewiezione zostaną z lądowiska wprost do sanatorium.

W rekordowym czasie mechanicy zamienili podwozia samolotów na płozy. W tym czasie przyjechał na lotnisko reporter, który uczestniczył w tej całej, trudnej i ryzykownej operacji — przerzutu żywności i leków do sanatoriów odciętych przez zaspy śnieżne. Próby sforsowania zasp przez konie z saniami nie dały rezultatów.

Oto relacja naszego reportera z tej niecodziennej operacji.

Dochodzi godzina 9. Wspólnymi siłami wytaczamy z hangarów dwa niezawodne sanitarne S-13. Po nagrzaniu silników ładujemy się do kabin. Ostatnia kontrola przyrządów pokładowych i start.

Za sterem pierwszego samolotu pilot Władysław Jurkowski z mechanikiem Aleksandrem Węgrzakiem. W drugim — Lech Banasiak i ja.

Pogoda, od pierwszych minut lotu, nie najlepsza. Gdzieś nad Puszczykowem musimy zboczyć z kursu. Ciemna, niemal czarna chmura zwiastuje zadymkę.

Jeszcze kilka minut i — Kościan. Z daleka widoczna sanitarka, stojąca przy częściowo odśnieżonej szosię, wskazuje miejsce lądowania. Pole, na którym siadamy, okazuje się dość gładkie, a głęboki śnieg ułatwia i tak już mistrzowskie lądowanie. Głębokie westchnienie dyrektora sanatoriów dr. Kuczewskiej dobitnie świadczy, że spadł jej przysłowiowy kamień z serca i troska o zaopatrzenie dzieci w sanatoriach.

Brnąc po kolana w śniegu, pracownicy sanatorium w Kościanie przystępują do załadowania samolotów. W ich wnętrzach znikają skrzynki z lekami, tłuszczem, mięsem, dżemami i innymi produktami.

Jednocześnie piloci z kierownictwem sanatorium ustalają trasy lotu i miejsca lądowań. Pierwszym sanatorium, które otrzyma przesyłkę z „nieba", będą Mościszki. Polecą sami piloci, gdyż każda dodatkowa osoba obciąża samolot i zmniejsza ładunek.

Wreszcie start. Krąg nad lądowiskiem i samoloty znikają za horyzontem. Po około 40 minutach wracają. Znów załadunek nowej porcji towarów i kolejny start. Tak sześć razy. Po zaopatrzeniu sanatorium w Mościszkach kolej na sanatorium w Siekowie i Cichowie. W końcu ładunek się kończy. W ostatnim locie lecimy do Cichowa.

Przebywające w tym sanatorium małe dzieci witają pilotów niemal entuzjastycznie. Bardziej ciekawi ich przelot aż dwóch samolotów, niż misja, jaką spełniają. Pytaniom dzieci i odpowiedziom pilotów nie ma końca. Czas jednak startować. Zaczyna się robić szaro, a warunki atmosferyczne pogarszają się szybko. Ostatnie pożegnania, podziękowania i startujemy do Poznania.

W drodze napotykamy mgłę. Trzeba zbaczać z kursu. Wreszcie widać Poznań. Lądujemy tuż przed zmrokiem. Jeszcze jeden dzień ciężkiej i jakże często niebezpiecznej pracy pilotów z Lotniczego Zespołu Sanitarnego zakończony.

O społecznej postawie pilotów i mechaników niech świadczy fakt, że mając wolny od pracy dzień zrezygnowali z wypoczynku, gdyż ich umiejętności lotnicze były potrzebne tam, gdzie czekano na pomoc, której nikt inny nie mógł udzielić.

J. UNIERZYSKI

Mali pacjenci sanatorium nie wytrzymali. Korzystając z przerwy w lekcjach, gromadą przybiegli na lądowisko. Dwa samoloty, do tego w zimie i na płozach, nikt jeszcze tego nie widział.



Zachowując rozpiętość 15 m i wymagania klasy standard szybowce mogą się bardzo różnić osiągami. Porównanie takie zostało dokonane na jednych z mistrzostw Polski, gdzie obok „Fok" startowały „Muchy Standard" ze współczynnikiem 1,1. Zwyciężyły bezkonkurencyjnie „Foki". Foto: B. Koszewski

NOWE IDEE
W KLASIE STANDARD

Mgr inż. JULIAN BOJANOWSKI

W roku bieżącym mija 9 lat od ustanowienia regulaminu klasy standard, która wywarła tak wielki wpływ na rozwój zarówno sportu szybowcowego, jak i na postęp techniczny w szybownictwie. Już obecnie jednak jest możliwa ocena wpływu tej idei na rozwój szybownictwa jak również ocena zalet i wad Regulaminu Klasy Standard, uchwalonego po raz pierwszy w czasie Szybowcowych Mistrzostw Świata w St. Yan we Francji w r. 1956, a później tylko nieznacznie zmienionego. Ocena taka jest tym bardziej pilna, że zarówno ze strony Komisji Szybowcowej FAI, jak i ze strony konstruktorów i wytwórców sprzętu dają się słyszeć najrozmaitsze i często sprzeczne opinie, które w ogólności sugerują konieczność wprowadzenia takich czy innych zmian w regulaminie w bliższej lub dalszej przyszłości.

Jak wiadomo, podstawowymi celami wprowadzenia klasy standard było rozpowszechnienie rozgrywania Szybowcowych Mistrzostw Świata na szybowcu:

1) dostosowanym do rozgrywania mistrzostw przy ograniczonej do 15 m rozpiętości,
2) który byłby możliwie tani i nadający się jak najbardziej do normalnego użytkowania w aeroklubach narodowych.

Doświadczenie ubiegłych lat wykazuje, że pierwszy z tych celów został w pełni osiągnięty, podczas gdy drugi nie wydaje się być zrealizowany w takim stopniu w jakim spodziewano się tego przy powstaniu idei klasy standard. Nie ulega bowiem dziś już żadnej wątpliwości, że dzisiejsze szybowce klasy standard o ograniczonej do 15 m rozpiętości i pozbawione klap wyporowych oraz chowanych podwozi wykazują bynajmniej nie mniejszą przydatność do celów zawodniczych niż duże i skomplikowane niejednokrotnie szybowce klasy otwartej. Ponadto okazało się, że osiągi szybowców o 15 m rozpiętości wzrosły w stopniu o wiele większym niż to ówcześnie przewidywano, tak iż obecnie przekraczają one osiągi niejednego szybowca klasy otwartej. Ten ostatni rezultat został osiągnięty bez wątpienia między innymi i przez to, że dotychczasowy regulamin klasy standard nie wiązał konstruktorów szybowców w wyborze rozwiązań konstrukcyjnych i metod technologicznych, które mogły przyczynić się do podwyższenia osiągów tych szybowców.

Z drugiej strony wypowiadane są jednak i inne opinie głoszące, że w uzyskaniu dokładnego kształtu i gładkiej powierzchni skrzydeł o profilach laminarnych, jakie są typowe dla współczesnych szybowców klasy standard, inwestuje się nie mniejszy, a nawet raczej jeszcze większy koszt niż był on potrzebny dawniej dla uzyskania lepszych osiągów drogą zwiększenia rozpiętości, tak że o taniości konstrukcji w ogóle nie może być mowy. Ponadto szkodliwy wpływ regulaminu daje się obserwować w tzw. „zwyrodnieniu" kadłuba, przez co szybowce stają się coraz mniej przydatne do normalnych zadań treningu i szkolenia w lotach termicznych w aeroklubach. (Na tendencję do zmniejszania przekroju czołowego kadłuba szybowca i wszystkie związane z tym konsekwencje jakie będą następstwem wprowadzenia regulaminu klasy standard zwracali uwagę przedstawiciele polscy obecni na konferencji ekspertów OSTIV w Wiedniu w r. 1959). Ponadto widoczne na szeregu szybowców klasy standard nowe metody technologiczne stosowane w przypadku konstrukcji ulowych, niektórych typach konstrukcji przekładkowych (sandwich) oraz stosowaniu wykonania głównych elementów nośnych takich jak dźwigary z tworzyw sztucznych (żywice poliestrowe i włókna szklane) — nie tylko powodują duży wzrost kosztów budowy, ale ponadto metody takie są mało przydatne w produkcji seryjnej, bardzo trudne w naprawie przy eksploatacji szybowców w aeroklubach oraz obniżające przydatność szybowca do udziału w Mistrzostwach Świata, gdyż w warunkach Mistrzostw możliwości remontu tego rodzaju konstrukcji w ogóle nie mogą być brane pod uwagę.

Odmiennego zdania są konstruktorzy i wytwórcy szybowców, wskazujący na przyszłościowe znaczenie tego rodzaju metod produkcyjnych, które jakkolwiek dziś jeszcze kosztowne — to nie są bez znaczenia dla uzyskania większych osiągów szybowca. Ponadto wskazują też niektórzy, spośród konstruktorów i na to, że dopuszczenie do zastosowania na szybowcach klasy standard prostych klap wyporowych oraz zezwolenie na stosowanie prostej budowy chowanych podwozi nie tylko wpłynęłoby na dalsze podniesienie osiągów szybowców tej klasy, ale zwiększyłoby ich przydatność nie tylko do rozgrywania mistrzostw świata, lecz również poprawiłoby ich przydatność do zadań treningowych i szkoleniowych w aeroklubach. Wprowadzenie odpowiednich zmian w regulaminie klasy standard wydaje się w związku z tym jak najbardziej pożądane, nie mówiąc nawet o tym, że postępu technicznego nie da się zahamować i nie powinien on być hamowany żadnymi sztucznymi ograniczeniami.

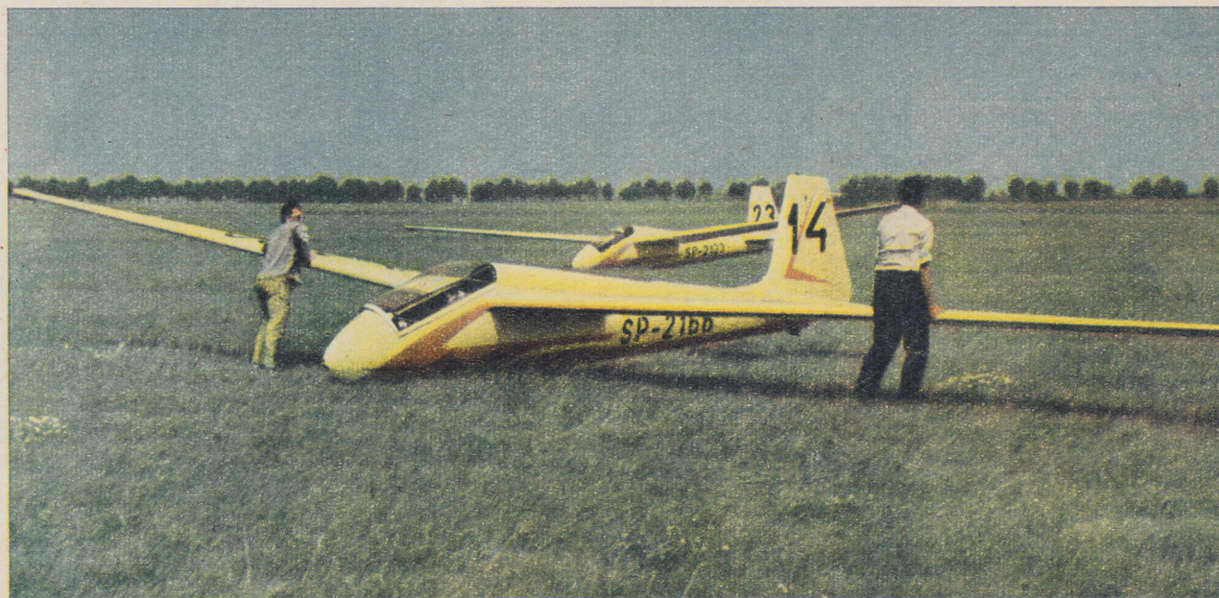
Tak więc bez wdawania się w polemikę z poszczególnymi opiniami można by uważać, że powstające nowe idee związane z klasą standard zostały wszechstronnie naświetlone. Wyłaniający się zarówno przed Komisją Szybowcową FAI jak i przed Międzynarodową Organizacją Naukowo-Techniczną Szybownictwa OSTIV problem może być następująco sformułowany:

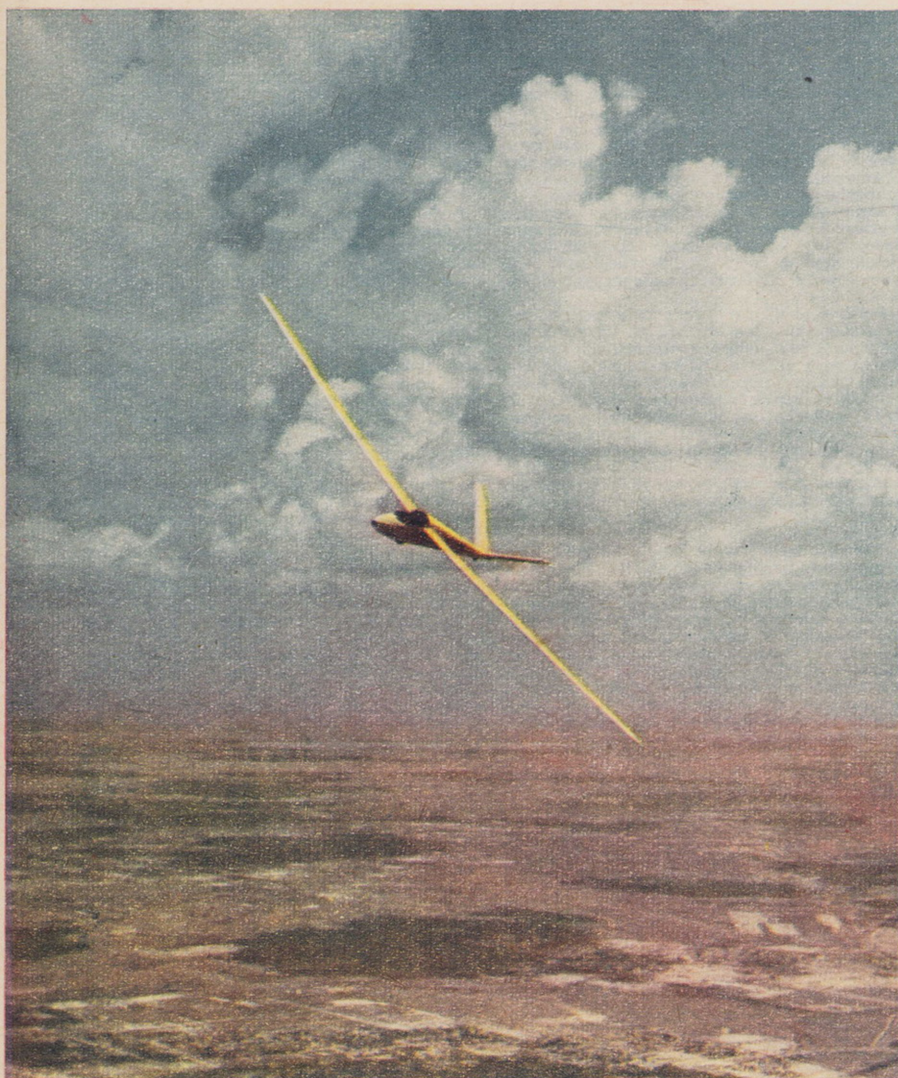
Jeżeli w przyszłości miałaby być przeprowadzona zmiana regulaminu klasy standard, to zmieniony regulamin powinien na coś więcej niż dotychczas zezwalać czy też coś więcej niż dotychczas ograniczać?

Dotyczy to nie tylko czysto sportowej strony zagadnienia związanego z dopuszczeniem danej konstrukcji szybowcowej do udziału w Mistrzostwach Świata w klasie standard, ale także i zagadnienia dalszego rozwoju tej klasy szybowców, na której to rozwój sformułowania regulaminu mają wpływ niewątpliwy. Zgodnie z postanowieniem przewodniczącego Komisji Szybowcowej FAI A. Gehrigera i przewodniczącego OSTIV LA de Lange ten jednocześnie sportowy jak i techniczny problem ewentualnego wprowadzenia w dalszej przyszłości (tj. nie wcześniej jak w 1968 r.) zmian w regulaminie klasy standard winien być przedyskutowany wstępnie oraz przeanalizowany wspólnie przez Zarząd OSTIV i Biuro Komisji Szybowcowej FAI. Pole do dyskusji na ten temat jest więc otwarte.

Samo rozwiązanie wyżej postawionego problemu nie wydaje się nadmiernie trudne, jeżeli, nie zapominając o zasad-

„Mucha Standard", na której w roku 1958 Adam Witek zdobył mistrzostwo świata, jest klasycznym przykładem taniej i użytecznej konstrukcji w swojej klasie, dzięki czemu służy dziś licznie w naszych aeroklubach do szkolenia i treningu. Foto: J. Pomianowski (2)





„Austria Standard" jest wprawdzie szybowcem skomplikowanym i drogim, ale może nawet walczyć — podobnie jak i „Foka" — z pełnymi szansami w klasie otwartej dzięki wysokim osiągom w locie. **Foto: S. Aldott (2)**

niczych celach klasy standard, postaramy się wyciągnąć wnioski z dotychczasowych, niemal 10-letnich doświadczeń. Najsłuszniejsze wydaje się rozwiązanie tego problemu w ten sposób, by to co dziś jeszcze i w najbliższej przyszłości będzie (sądząc z dotychczasowych doświadczeń) wpływało bezpośrednio na podniesienie kosztów budowy szybowca ograniczyć, a to co bez zwiększenia kosztów (względnie co najmniej z minimalnym i opłacalnym zwiększeniem kosztów) pozwala na dalszą poprawę osiągów i własności lotnych zarówno w czasie Mistrzostw, jak i w czasie wykonywania szkolno-treningowych zadań w aeroklubach — dopuścić. Tego rodzaju zmiany w regulaminie klasy standard nie mogą jednak mieć charakteru zaleceń i ogólnych wytycznych, gdyż to by niewątpliwie doprowadziło do dalszego „wyścigu zbrojeń", lecz winny być ujęte w formie wyraźnych i konkretnych reguł czy przepisów. Oczywiście sformułowanie takich reguł czy przepisów będzie trudniejsze niż było opracowanie dotychczasowego regulaminu, ale jest ono konieczne, jeżeli nie chcemy dopuścić do tego, by klasa standard zamieniła się w klasę otwartą o ograniczonej do 15 m rozpiętości oraz jeżeli chcemy, by w przyszłości taniość konstrukcji została lepiej zrealizowana niż dotychczas. Wśród Komisji Szybowcowej FAI panuje bowiem przekonanie, że dla kosztownych eksperymentów konstrukcyjnych i technologicznych, które są niezbędne dla postępu technicznego, zawsze jest i powinna być wyłącznie otwarta jedynie klasa otwarta szybowców. Nic nie stoi na przeszkodzie, by po wypróbowaniu i sprawdzeniu przydatności i opłacalności tego rodzaju eksperymentalnych rozwiązań i metod konstrukcyjnych w klasie otwartej przenieść je w postaci późniejszej zmiany w regulaminie do klasy standard, jeżeli naprawdę będą tego warte. Tego rodzaju rozwiązanie stanowiłoby także i dodatkowy bodziec do rozwoju klasy otwartej.

Typowym przykładem możliwości wprowadzenia w regulaminie zmian korzystnych dla zasadniczych celów idei klasy standard wydaje się być zagadnienie dopuszczenia pewnego typu klapy wyporowej. Jeżeli można by dopuścić stosowanie takiej prostej klapy wyporowej, która mogłaby równocześnie zastąpić konieczność wbudowywania kłopotliwych konstrukcyjnie i psujących aerodynamikę skrzydła hamulców aerodynamicznych, to zastosowanie takiej klapy zamiast hamulców nie wpłynęłoby na wzrost kosztów budowy, a poprawiłoby osiągi szybowca w krążeniu oraz własności przy lądowaniu, nie będąc zatem w żadnej sprzeczności z głównymi celami idei klasy standard.

Konieczność wprowadzenia zmian w zakresie podwozia jest wysuwana ze względu na niewystarczające zdolności amortyzacji dotychczas budowanych podwozi, jak również ze względu na to, że stosowane coraz częściej niskie i wydłużone kadłuby szybowców wpłynęły na pogorszenie własności pilotażowych szybowców przy starcie, zwłaszcza w związku ze stosowanym ostatnio małym kątem zaklinowania skrzydła względem kadłuba. Ponieważ zapobieganie tym niekorzystnym własnościom przy starcie i lądowaniu wymagałoby większego wysunięcia kółka poza obrys kadłuba, a to związane jest z powiększeniem oporów aerodynamicznych, to podwozie chowane wykazywałoby tu niewątpliwie zalety. Rozwiązaniem, które by stosunkowo najmniej wpłynęło na powiększenie kosztów szybowca, byłoby np. dopuszczenie w klasie standard jednego całkowicie lub częściowo znormalizowanego typu podwozia, który zostałby wybrany jako najprostszy technologicznie i najtańszy w produkcji na podstawie oceny dotychczas istniejących konstrukcji. Pozostawienie w tej sprawie pełnej dowolności spowodowałoby na pewno szereg skomplikowanych, a zatem drogich rozwiązań, nie zawsze uzasadnionych praktycznymi korzyściami. W każdym jednak przypadku zastosowanie chowanego podwozia zawsze będzie związane ze wzrostem kosztów szybowca.

Liczne opinie występujące przeciwko zmniejszeniu wymiarów czołowego przekroju kadłuba oraz przeciwko leżącej pozycji pilota jako utrudniającej powszechne zastosowanie tego rodzaju szybowców klasy standard przy normalnym szkoleniu i treningu w aeroklubach doprowadzą prawdopodobnie do ograniczenia minimalnych wymiarów tego przekroju w przyszłym regulaminie.

W dziedzinie technologii wydawałoby się z punktu widzenia taniości konstrukcji słuszne ograniczenie stosowania tych metod technologicznych, które zarówno dziś jak i w najbliższej przyszłości pozostaną jeszcze dość długo kosztownymi eksperymentami. Jakiż bowiem sens miałoby wprowadzenie z punktu widzenia taniości ograniczeń konstrukcyjnych — przy pozostawieniu możliwości dalszego udziału w Mistrzostwach klasy standard szybowców o niezwykle drogiej technologii? Warto tu zauważyć, że jakkolwiek w ostatnim okresie bardzo dużo prac badawczych i konstrukcji doświadczalnych poświęcono zagadnieniu zastosowania nowych tworzyw, to stosunkowo bardzo mało uwagi poświęca się badaniom nad uszlachetnieniem jednego z podstawowych materiałów jakim jest jeszcze obecnie i na pewno jeszcze długo pozostanie sklejka lotnicza. Dotyczy to przede wszystkim uodpornienia sklejki na działanie czynników atmosferycznych oraz zabezpieczenia przeciwko odkształceniom przy klejeniu. Porównując dotychczasowe tradycyjne metody technologiczne produkcji sklejki ze współczesną produkcją najrozmaitszych płyt z tworzyw sztucznych wydaje się, że w tej dziedzinie istnieją jeszcze duże możliwości.

Dalszą drogą do obniżenia kosztów szybowców klasy standard jest odpowiednie rozwiązanie napędów sterowych oraz okuć skrzydłowych. Obserwując dotychczas budowane szybowce w tej klasie, widzimy oprócz niektórych naprawdę prostych i tanich rozwiązań cały szereg skomplikowanych konstrukcyjnie, trudnych technologicznie i drogich eksperymentów konstruktorskich, nie zawsze w pełni uzasadnionych rzeczywistymi potrzebami.

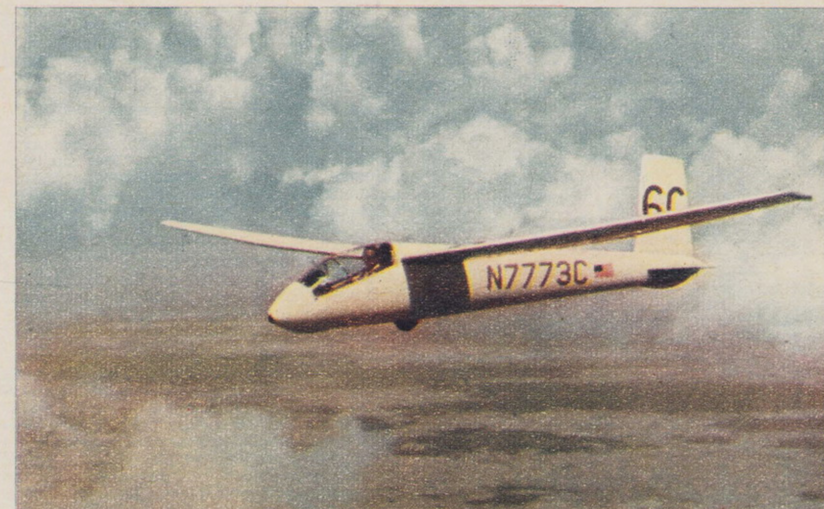
Oceniając z historycznego punktu widzenia wpływ dotychczasowego regulaminu na rozwój szybowców klasy standard i rozwój szybownictwa w ogólności, można stwierdzić, że na pewno nie stało się źle, że w ubiegłym okresie w większym stopniu wpłynął on na postęp techniczny szybowców niż na taniość konstrukcji. Wydaje się jednak słuszne, by w następnym dziesięcioleciu zagadnieniu obniżenia kosztów szybowca poświęcono większą niż dotychczas uwagę i że obniżenie tych kosztów jest możliwe bez zahamowania postępu technicznego w szybownictwie, dla którego polem do eksperymentowania pozostaje klasa otwarta.

*

Obradująca w Hadze w dniach 6 i 7 listopada ub. r. komisja ekspertów OSTIV zaleciła wprowadzenie do regulaminu klasy standard następujących zmian, które by obowiązywały od r. 1958:

1) Szybowiec winien być wyposażony w stałe podwozie o wymiarach kółka co najmniej — średnica 300 mm i szerokości 80 mm (poprzednio średnica 250 mm przy szerokości 70 mm).

2) Szybowiec powinien posiadać certyfikat zdatności do lotu i powinien spełniać wymagania przepisów OSTIV.



„Prue Super Standard" jest przedstawicielką amerykańskich szybowców w klasie standard.

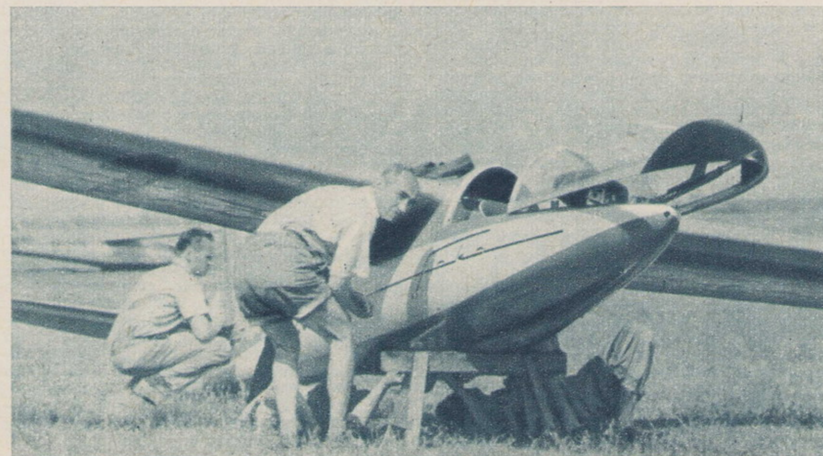
3) Dopuszcza się zastosowanie klapy wyporowej nieprzesuwanej tylko obrotowej, pod warunkiem jeżeli zastępuje ona hamulce aerodynamiczne.

4) Kabina szybowca powinna pozwalać na pomieszczenie w sposób wygodny pilota o wysokości 1,90 m. Wysokość kabiny nie może być mniejsza niż 800 mm. Wymiar ten winien być mierzony prostopadle do linii przechodzącej przez krawędź spływu i najdalej od niej oddalony punkt na krawędzi natarcia w przekroju skrzydła oddalonym o 1 m od płaszczyzny symetrii szybowca. Wymiar ten ma być zmierzony od najniższego punktu siedzenia do punktu na wewnętrznej stronie osłony pilota, położonego nad głową pilota spoczywającego na oparciu siedzenia.

Propozycje te nie są jeszcze obowiązujące. Będą one dyskutowane, zmienione, względnie uzupełnione i ostatecznie zatwierdzone przez Komisję Szybowcową FAI na posiedzenie w kwietniu 1965 r.

Wydaje się, że propozycja opisana w p. 4 (której chyba nie spełnia szybowiec „Foka") nie jest szczęśliwa, gdyż spowoduje degenerację kadłuba w innym kierunku niż dotychczas. Zamiast kadłubów niskich zaczną się konstrukcje kadłubów wąskich. Może słuszniejszym byłoby tu przyjąć wymiary przekroju kadłuba „Foki" jako minimalne.

Na plus naszej „Foki" należy zaliczyć — przy doskonałych właściwościach lotnych — zwartą i nieskomplikowaną konstrukcję, która pozwala na eksploatowanie tego typu szybowca w aeroklubach na co dzień. Obsługa i naprawa bieżących drobnych uszkodzeń — zdaniem mechaników — nie sprawiają specjalnych kłopotów.



20 LAT TEMU

mjr mgr IZYDOR KOLIŃSKI

NA ZWYCIĘSKIM SZLAKU (11)

WYZNACZONE dywizji cele do bombardowania stanowiły najsilniejsze punkty oporu na przednim skraju obrony nieprzyjaciela. W punkcie oporu Borujsko przeciwnik bronił się w oparciu o rozbudowane tu schrony bojowe, rowy przeciwczołgowe i pola minowe. Ponadto znajdowała się tam duża ilość broni maszynowej i przeciwpancernej.

W ten sposób dywizja miała wykonywać bombardowania na kierunku głównego uderzenia armii i na najsilniejsze punkty oporu pozycji ryglowej. Właśnie uderzenia lotnicze miały przyspieszyć ich rozbicie i ułatwić oddziałom armii włamanie się w system obrony hitlerowskiej. Dążąc do obezwładnienia punktów oporu nieprzyjaciela w stopniu jak największym, dowódca 3 pułku zdecydował pierwszy nalot dokonać większymi grupami samolotów. Następnie zaś naloty miały być wykonywane grupami mniejszymi — w składzie 4—6 samolotów, a nawet mniejszymi, w zależności od sytuacji na polu walki i warunków atmosferycznych.

Pierwsza grupa w składzie 10 Iłów por. Kitajewa i 4 Jak-ów ppłk. Tałdykina rozpoczęła uderzenie o godz. 9.00, w momencie gdy piechota ruszyła do ataku. W pół godziny później nadleciała grupa 11 samolotów por. Kramarczuka. Następne grupy nadlatywały z przerwami od 30—60 minut i ponawiały uderzenia, ale na coraz to nowe punkty oporu wskazane im przez radiostację naprowadzania. Do godzin popołudniowych pułki wykonały 75 lotów bojowych, niszcząc i obezwładniając 12 samolotów, 6 dział artylerii polowej, 3 baterie moździerzy i 1 skład polowy. Ponadto spowodowano 24 pożary i wybuchy, zmuszono do zaprzestania ognia 2 baterie artylerii przeciwlotniczej oraz zabito i raniono dziesiątki żołnierzy.

W następnych dwóch dniach z powodu pogorszenia się warunków atmosferycznych działania kontynuował jedynie 3 pułk, dokonując uderzenia jedną parą samolotów na Żabinek, a drugą na Wierzchowo. 3 marca pułk szturmowy wykonał czterema parami samolotów uderzenia na stawiające opór naszym wojskom zgrupowanie nieprzyjaciela w miejscowości Osiek Drawski, pomagając im tym samym w opanowaniu tego rejonu.

W rezultacie wspólnych działań obrona nieprzyjaciela na pozycji ryglowej została przełamana i oddziały 1 armii na całej linii przeszły do pościgu w kierunku Kołobrzegu. Wraz z tym powstała konieczność dokonywania uderzeń bombowych na wycofujące się oddziały nieprzyjaciela. Ze względu na szybkie przesuwanie się własnych wojsk do przodu najpierw należało przebazować dywizję na nowe lotnisko. Do linii frontu na kierunki 1 armii WP jeszcze przed wznowieniem działań ofensywnych samoloty miały ponad 100 km od miejsca bazowania. Loty na tak dużą odległość były niebezpieczne ze względu na warunki atmosferyczne oraz często spotykaną na trasie niską podstawę chmur i opady deszczu. Dlatego też z chwilą przełamania pozycji ryglowej i rozwijania operacji w kierunku północnym postanowiono przebazować lotnictwo bliżej frontu.

3 marca płk Romeyko rozkazał pułkom przygotować się do działań z nowego lotniska w Mirosławcu. Przelot rzutów powietrznych dowódca dywizji nakazał dokonać w warunkach sprzyjającej pogody. Jednak warunki atmosferyczne od kilku dni nie sprzyjały działaniom lotnictwa. Tymczasem sytuacja na polu walki wymagała szybkiego wznowienia lotów bojowych. Dlatego też płk Romeyko nakazał 1 i 3 pułkowi przebazować w dniu 5 marca po jednej eskadrze i przystąpić do działań. W nakazanym dniu przyleciały do Mirosławca pierwsze dwie eskadry. 6 marca miał nastąpić przelot pozostałych. Jednak pogorszenie się pogody przeciągnęło przebazowanie na kilka dni. 2 pułk nocnych bombowców „Kraków" przebazował się dopiero 11 marca. W międzyczasie sztaby organizowały przygotowanie do działań w nowym terenie i z nowego lotniska.

WSPARCIE DZIAŁAŃ 1 ARMII WP W WALKACH O KOŁOBRZEG

1 armia WP rozwijając pościg za nieprzyjacielem 6 marca zlikwidowała wraz z wojskami radzieckimi zgrupowanie oddziałów nieprzyjaciela na południe od Świdwina i czołowymi oddziałami dotarła w rejon na wschód od Sławoborza. W dniach następnych kontynuowała dalej natarcie w kierunku na Kołobrzeg. Niemcy zaś, w oparciu o zawczasu rozbudowane umocnienia obronne i zabudowania miejskie przekształcone w punkty oporu, usiłowali za wszelką cenę nie dopuścić do włamania się oddziałów polskich do Kołobrzegu.

Przed 4 mieszaną dywizją lotniczą stanęło zadanie niedopuszczenia do lądowania w porcie nowych sił nieprzyjaciela oraz współdziałania z własnymi wojskami przy likwidacji punktów oporu w mieście. Mimo wielu trudności i przeszkód, lotnicy za wszelką cenę dążyli do okazania jak największej pomocy walczącym tam oddziałom polskim. Oprócz chęci walki — co jest najistotniejsze w boju — sprzyjającą sytuacją dla działań lotnictwa było to, iż posiadano całkowite panowanie w powietrzu. Samoloty niemieckie na skutek pomyślnie rozwijającej się operacji wojsk radzieckich pozbawione zostały lotnisk na Pomorzu, z wyjątkiem niedużego lotniska w Kołobrzegu. Dlatego też działania ich na kierunku 1 armii WP były znacznie ograniczone.

Działania bojowe dywizji po pięciodniowej przerwie wznowił 9 marca pułk szturmowy w sytuacji, kiedy nieprzyjaciel stawiał zaciekły opór nacierającym wojskom na miasto. W trzech grupach samoloty dokonały uderzenia na prowadzące ogień artyleryjskie okręty z redy portowej oraz rejon portu Kołobrzegu. W rezultacie nalotu zatopiono jeden okręt transportowy i spowodowano w magazynach portowych pożary, których łuny widoczne były przez nacierające wojska do brzasku następnego dnia. Przez cały czas trwania nalotu obrona przeciwlotnicza nieprzyjaciela przeciwdziałała silnym, ale na szczęście bezskutecznym ogiem z okrętów i północnej części miasta.

Na drugi dzień (10 marca) pułap chmur znacznie się podniósł, od samego rana następowało przejaśnienie i poprawiła się widoczność, tak istotna w atakowaniu obiektów o małej powierzchni. Miejscami nawet przeświecało słońce. Wraz z tym na lotnisku w Mirosławcu zawrzało i zahuczało. W międzyczasie piloci otrzymali ostatnie wytyczne przed lotem. Z ostatnio wykonanych nalotów wiadome było, że najbardziej niebezpiecznym przeciwnikiem dla samolotów jest w Kołobrzegu obrona przeciwlotnicza dysponująca karabinami maszynowymi i działami kalibru 105 mm, 37 mm, 20 mm. Najwięcej tych środków skupienia było w północnej części miasta i w porcie, gdzie załogi dokładnie zaobserwowały 11 baterii samej tylko artylerii przeciwlotniczej.

Z uwagi więc na silny ogień środków obrony przeciwlotniczej i na gęste skupienie obiektów na niedużej powierzchni, a ponadto przewidując, że nad morzem w każdej chwili warunki atmosferyczne mogą się pogorszyć, postanowiono atakować nieprzyjaciela wypróbowanym uprzednio sposobem, a więc zespołami w składzie 4—8 samolotów Ił-2 pod osłoną myśliwców. Każdy taki zespół miał wykonać atak z kilku zajść najpierw bombami, a następnie ogniem z działek i karabinów maszynowych.

W tym czasie gdy załogi czyniły ostatnie przygotowania do startu, w Kołobrzegu nacierające oddziały 3 i 6 dywizji piechoty walczyły o przełamanie pierwszego pierścienia obrony hitlerowskiej. Około godziny w pół do dziesiątej wystartowała pierwsza grupa 8 „Iłów" pod osłoną dwóch par myśliwców ppor. Bobrowskiego i ppor. Gabisa. Po kilkunastu minutach samoloty zbliżyły się do Kołobrzegu i zaatakowały baterie artylerii ostrzeliwującej naszą piechotę z północnej części miasta. Ponadto dokonano uderzenia na port i 4 okręty stojące na północ od redy. W godzinę później obiekty te oraz liczne punkty oporu w mieście stały się przedmiotem bombardowania i ataku następnej grupy.

Do zmroku załogi wykonały 54 loty bojowe, z tego 37 piloci pułku szturmowego. W rezultacie nalotów zniszczono i obezwładniono 5 baterii artylerii, 6 moździerzy, 17 samochodów, zadano poważne straty w sile żywej w rejonie koszar i kościoła Św. Jerzego. Ponadto zatopiono 3 barki oraz spowodowano liczne pożary w porcie, utrudniając w ten sposób ewakuację nieprzyjaciela z Kołobrzegu.

Podczas nalotów przez cały czas nasze samoloty znajdowały się w ogniu środków obrony przeciwlotniczej z portu, okrętów i miasta. Kilka samolotów zostało postrzelonych, wśród których cztery „Iły" odniosły poważne uszkodzenia. Dwa z nich na skutek wyrw w płatowcu spowodowanych pociskami rozbiły się przy lądowaniu, a pozostałe dwa lądowały przymusowo na trasie powrotnej. Na szczęście strat w ludziach nie poniesiono. Jedynie ranny został pilot chor. Piotrowski i jego strzelec pokładowy.

Kontynuując zadanie rozpoczęte w ciągu dnia przez pułk myśliwski i pułk szturmowy, wieczorem przystąpił do bombardowania obiektów w Kołobrzegu 2 pułk nocnych bombowców „Kraków". Do brzasku 12 marca załogi pułku wykonały 20 lotów bojowych i zniszczyły baterie artylerii oraz spowodowały kilka pożarów i wybuchów w urządzeniach portowych.

Nalot nocny odbył się w bardzo trudnych warunkach atmosferycznych, przy niskiej podstawie chmur i występujących miejscami przelotnych opadach. Z tego też powodu nie można było prowadzić działań od samego rana 12 marca. W dniu następnym mimo nadal utrzymującej się złej pogody wykonano nalot małymi grupami w sumie 17 samolotami. 14 marca występujące miejscami opady i mgła uniemożliwiły działania dywizji.



Stanowisko strzelca pokładowego w samolocie szturmowym Ił-2.

Faktycznie tego dnia 6 dywizja piechoty zdobyła koszary piechoty i dworzec towarowy. Natomiast 4 dywizja piechoty nacierając na Kołobrzeg od wschodu zdobyła parowozownię. W następnym dniu związki taktyczne 1 armii nadal rozwijały natarcie, a 3 dywizja piechoty przystąpiła do szturmowania centrum miasta.

W takiej sytuacji na wsparcie nacierających wojsk w godzinach 11.20—14.10 wystartowało 5 grup samolotów — razem 16 „Iłów" i 10 „Jaków". W warunkach występującej tam mgły grupy, wykonując ataki z 2—3 zajść, zniszczyły i uszkodziły 2 baterie moździerzy, jedno działo artylerii polowej i spowodowały 8 pożarów oraz obezwładniły 2 gniazda karabinów maszynowych.

W ciągu dnia analogicznie jak we wszystkich poprzednich nalotach samoloty nasze spotkały się z przeciwdziałaniem silnego ognia środków obrony przeciwlotniczej nieprzyjaciela. Niektóre samoloty zostały postrzelone ale szczęśliwie wróciły do bazy, z wyjątkiem „Jaka" pilotowanego przez chor. Aleksandra Brocha. Lotnik ten w ogóle nie wrócił i nie znaleziono też szczątków jego samolotu po wyzwoleniu Kołobrzegu. Najprawdopodobniej pochłonęły go i jego maszynę fale Bałtyku.

16 marca, podobnie jak w dniach poprzednich, dywizja w dalszym ciągu miała dokonywać uderzenia bombowo-szturmowe na rejon portu i stanowiska obrony nieprzyjaciela w Kołobrzegu. Występująca jednak od samego rana gęsta mgła i zachmurzenie uniemożliwiały jakiekolwiek ofensywne działania lotnictwa przed południem. Pewna poprawa pogody zarysowała się dopiero w godzinach popołudniowych, ale wznowienie nalotów większą ilością samolotów było niebezpieczne. Wobec tego dowódcy 1 i 3 pułku postanowili wysłać najpierw małą grupę w składzie 2 „Iłów" i 2 „Jaków". W wypadku spotkania na trasie mgły i niskiej podstawy chmur samoloty miały zawrócić z powrotem na lotnisko.

Ppłk Miromow wyznaczył na zadanie jednego z przodujących pilotów — dowódcę eskadry por. Kitajewa i jego prowadzonego chor. Pochodnia. Natomiast ppłk Tałdykin zdecydował się polecieć osobiście z dowódcą 1 eskadry kpt. Lesickim.

Start „czwórki" nastąpił o godz. 14.45. Podstawa chmur nad lotniskiem wynosiła wówczas do 800 m, a widzialność dochodziła do 3 km. Jednak gdy samoloty przyjęły kurs na Kołobrzeg i oddalały się od lotniska, spotykały stopniowe obniżenie pułapu chmur. Nie dochodząc do miejscowości Połczyn Zdrój, grupa leciała już w chmurach o podstawie do 100 m. W tej sytuacji ppłk Tałdykin wydał rozkaz zawrócenia całej grupie z powrotem. Podczas tego manewru, dokonywanego na małej wysokości we mgle, samolot ppłk. Tałdykina uderzył o ziemię i rozbił się. Tak zginął jeden z najlepszych dowódców pułku 4 mieszanej dywizji lotniczej.

Na tym nie wykonanym, a tak drogo opłaconym locie zakończyły się naloty dywizji na Kołobrzeg. Obronę nieprzyjaciela ostatecznie rozbito w następnych dwóch dniach i 18 marca miasto przeszło w posiadanie oddziałów polskich.

Jeszcze tego samego dnia nad brzegiem morza zgromadziły się na uroczystym apelu wszystkie polskie jednostki walczące o Kołobrzeg. Na przeciw nich stanął stary zasłużony żołnierz i donośnym głosem z wyciągniętą ze złotym pierścieniem ręką zawołał:

„Po ciężkim krwawym trudzie doszliśmy do Ciebie, Morze. Widzimy, że nie na marne poszła nasza praca. Przysięgamy, że nigdy Cię nie opuścimy. Rzucam ten pierścień w twe fale, poślubiam Cię, Morze, jako żeś było i będziesz nasze".

I rzucił pierścień do Bałtyku, do morza, które było i na zawsze pozostanie polskim morzem.

Na cześć odniesionego zwycięstwa i wyzwolenia Kołobrzegu Naczelne Dowództwo Armii Radzieckiej wydało 18 marca specjalny rozkaz, w którym między innymi czytamy:

„W walkach o zdobycie miasta i portu Kołobrzeg odznaczyły się wojska 1 Armii Polskiej gen. dyw. Popławskiego. (...) lotnicy płk Romeyki (...)".

Tak zakończyła się ciężka i krwawa bitwa, do której oprócz żołnierzy 1 Armii WP duży wkład wnieśli również lotnicy, zarówno z pułków bojowych jak i jednostek lotnictwa pomocniczego.

Tylko 4 mieszana dywizja lotnicza w okresie walk o Kołobrzeg wykonała 131 lotów bojowych, z tego więcej niż połowę wykonał pułk szturmowy, zrzucając na obiekty i punkty oporu nieprzyjaciela wiele ton bomb. W rezultacie tych nalotów zatopiono jeden okręt transportowy, trzy barki, obezwładniono i zniszczono 9 baterii moździerzy, 27 samochodów, 8 baterii artylerii polowej i przeciwlotniczej. Ponadto zapalono i zburzono wiele budynków-punktów oporu, urządzeń portowych oraz zabito i raniono wiele żołnierzy hitlerowskich.

W uznaniu zasług 4 mieszanej dywizji lotniczej w zdobyciu Kołobrzegu, oprócz wyróżnienia w rozkazie Naczelnego Dowództwa Armii Radzieckiej, cały stan osobowy otrzymał podziękowanie od dowódcy 1 armii WP.

(c.d.)



Bohater „numer 1" reportażu, Jerzy Miękiszak (w środku). Z lewej wychowawczyni klasy IV b pani Zofia Rybicka, z prawej matka Jurka, na uroczystym apelu w szkole.

SZPIEDZY NA LOTNISKU

Nie jest to relacja sprzed dwudziestu lat, ani z okresu „szpiegomanii", kiedy słowo „szpieg" służyło jako straszak. Jest to relacja sprzed kilku zaledwie tygodni. Zarówno nazwiska jak i fakty są autentyczne.

POCZĄTEK AKCJI

3 STYCZNIA 1965 roku. Ludzie zaczęli powątpiewać czy w ogóle w tym roku zima przywędruje zza morza i skuje ziemię na twardą skorupę. Już trzeci stycznia, a śniegu ani na „lekarstwo", prasa podawała, że wieśniacy tu i ówdzie za orkę się biorą, nawet mrozu nie ma. Cieszyli się Miękiszakowie, że nie będą marzli w swojej altanie, a zresztą kto to wie? Może za kilka dni śnieg odetnie drogę do miasta...

— Pójdziesz Jurku do sklepu...

— Dobrze, mamo — odrzekł pośpiesznie, zanim matka powiedziała co ma kupić w sklepie.

Zrobiwszy zakupy wracał leśną ścieżką do domu, musiał obojętnie oczyma ogrodzenie z kolczastego drutu, patrzył daleko przed siebie, gdzie zielono-brunatna trawa lotniska zlewała się z siną mgłą wiszącą lekko nad czubkami drzew. Na tle nieruchomych, przykrytych pokrowcami samolotów, strzelały w górę dziwaczne anteny radiostacji, które zawsze wzbudzały w Jurku zainteresowanie. Minął drewnianą tablicę z napisem: **„Teren wojskowy, przebywanie i fotografowanie wzbronione"** i znalazł się przed wejściem do domu. Ale tu się zatrzymał. Jego umysł zaczął szybciej pracować, podświadomie czuł, że spokój wokół lotniska został zakłócony. Nie pamięta od chwili, gdy zaczął kojarzyć pewne zjawiska w otaczającym go życiu, by tu, gdzie przebywanie obcym osobom jest wzbronione, kręcili się jacyś nieznani ludzie. Wbiegł do mieszkania i powiedział:

— Mamo, jacyś obcy ludzie tu się kręcą!

Zanim matka zorientowała się, Jurek wybiegł przed dom. Stanął za rogiem chałupy i zaczął bacznie obserwować dwóch nieznajomych. Jurek węszył przygodę. W oka mgnieniu przesunęły się w jego wyobraźni obrazy ukształtowane w dziecięcym umyśle, wówczas gdy ojciec wieczorami opowiadał w domu o szpiegach i przemytnikach, którzy starali się przekroczyć nielegalnie granicę. Ojciec był wówczas WOP-istą i swoją postawą przyczynił się do ujęcia wielu niebezpiecznych przestępców. Jurek nie przykładał do opowiadań ojca wielkiej wagi, ot po prostu było to dawno, i na granicy. Ale tu jest lotnisko! Może to są również tacy prawdziwi, o jakich ojciec opowiadał, szpiedzy?

Jego wątpliwości rozwiały się, gdy jeden z nich, ten bez nakrycia głowy, wyjął spod płaszcza aparat fotograficzny i zrobił zdjęcie. Jurek podjął błyskawicznie decyzję. Nieopodal znajduje się Stanowisko Dowodzenia, natychmiast zawiadomi o tym żołnierzy. Po drodze spotkał **Wieśka Lecha**, który przyjechał z miasta na rowerze na swoją działkę, by nakarmić kury. Umówili się: Jurek powiadomi żołnierzy, a Wiesiek nie będzie spuszczał oczu z tych dwóch nieznajomych. Oni jednak zorientowali się, że obydwaj malcy podejrzanie się zachowują, zaczęli więc oddalać się od ogrodzenia lotniska. Wiesiek wsiadł na rower i zaczął jechać za nimi. Zatrzymali się. Wiesiek minął ich, wjechał na piaszczystą drogę, zszedł z roweru i zaczął poprawiać łańcuch bacznie ich obserwując. Nie mieli wątpliwości, że są obserwowani. Przyśpieszyli kroku, doszli do małej uliczki. Wiesiek znów wsiadł na rower i jechał za nimi. Jeden z nich przeszedł na prawą stronę ulicy, szli oddzielnie, nie wiedząc, że oprócz Wieśka na rowerze, podąża za nimi Jurek z uzbrojonymi żołnierzami.

Ze Stanowiska Dowodzenia oficer kontrwywiadu otrzymał pilną, niecodzienną wiadomość. Za chwilę połączył się z Komendą Wojewódzką MO, samochody były w pogotowiu. Radiowozy z włączonymi syrenami alarmowymi pędziły ulicami miasta do rejonu podanego przez oficera kontrwywiadu.

Szpiedzy zostali okrążeni. Chłopcy wskazali milicjantom przestępców. Zatrzymano ich. Dalszy ciąg akcji rozegrał się w Komendzie Wojewódzkiej MO.

ZASŁUŻONA NAGRODA

W aktach obydwu szkół znajdują się pisma oznaczone datą 22 stycznia 1965 roku. Treść obydwu pism jest identyczna, inne są tylko nazwiska.

„Kierownik Szkoły Podstawowej nr 12 im. „Żwirki i Wigury". W imieniu żołnierzy i kadry naszej jednostki wyrażam szczere, żołnierskie podziękowanie kierownictwu szkoły, całemu gronu nauczycielskiemu, a szczególnie Ob. EWELINIE LIPOWSKIEJ, wychowawczyni klasy IV d za trud i wysiłek włożony w patriotyczne wychowanie młodzieży, oddanie sprawie socjalizmu oraz czujność rewolucyjną.

Wymownym tego dowodem był fakt, że uczeń klasy IV d WIESŁAW LECH wraz z uczniem szkoły nr 27 JERZYM MIĘKISZAKIEM dopomogli w ujęciu dwóch przestępców działających na korzyść państw kapitalistycznych.

Proszę przyjąć szczere uznanie za trud i ciężką pracę nauczyciela włożone w wychowanie młodzieży w duchu socjalistycznym. Życzymy dalszych owocnych wyników w pracy dydaktycznej i wychowawczej młodzieży — przyszłej awangardy naszej Ojczyzny.

Dowódca Jednostki Wojskowej".

25 stycznia. W obydwu szkołach uroczyste apele. Jurek Miękiszak i Wiesiek Lech są bohaterami dnia. Uczniowie całej szkoły, wszyscy nauczyciele, rodzice, nawet dziadek Jurka. Przybyli przedstawiciele jednostki, Komendy Wojewódzkiej MO, oficer kontrwywiadu. Podniosły, uroczysty nastrój. Wystąpienia oficerów lotnictwa i milicji, kierowników szkół. Mówiono o wydarzeniu bez precedensu, o pierwszym tego rodzaju w kraju. O chłopcach, którzy przechwycili dwóch agentów obcych mocarstw. O chłopcach, którzy przejawili nie tylko spryt i odwagę, ale wykazali wielkie poświęcenie. O chłopcach, którzy nie zlękli się szpiegów.

Na Jurka i Wieśka patrzą setki ciekawych i młodzieńczo zazdrosnych oczu kolegów. Uczniowie dwóch szkół przekonali się, że szpiedzy istnieją rzeczywiście, nie tylko w książkach i na filmach. Gorące słowa i kwiaty. Wiązanki kwiatów dla matek i wychowawczyń klas czwartych „b" i „d". Wychowawczyni Jurka pani **Zofia Rybicka** nie może powstrzymać łez. Nie wstydzi się ich. Kilkadziesiąt lat uczy w tej szkole, ale jeszcze nie widziała czegoś podobnego. Jej uczeń, Jurek... Tylko jej serce, i matki, może to zrozumieć...

A Jurek i Wiesiek są oszołomieni. Trzymają nowe rowery turystyczne, nowiutkie, nawet z gwarancją. To jest dla nich nagroda od dowódcy **Lotnictwa Operacyjnego** gen. bryg. pil. **Franciszka Kamińskiego** i od dowódcy jednostki. I płaszczyki szare, ciepłe, zimowe, specjalnie uszyte dla nich. To również prezent od jednostki. I piękne książki z dedykacjami. A Jurek jako bohater „numer 1" otrzymuje z rąk kierownika szkoły album wydany z okazji 700-lecia Warszawy. Przewodniczący Komitetu Rodzicielskiego wręcza Jurkowi książeczkę SKO z wkładem 200 złotych.

Było głośno w obydwu szkołach o tym wydarzeniu, i w jednostce. Dla nauki i przykładu dowiedzieli się o tym również rodzice wszystkich uczniów na specjalnym zebraniu.

I tak Jurek i Wiesiek stali się bohaterami.

Z WIZYTĄ W SZKOLE...

W szkole odwiedziłem Wieśka. Przyszedł do gabinetu kierownika **Stefana Turowskiego** z wychowawczynią panią Lipowską. Wiesiek siedzi niespokojnie i opowiada o tamtym wydarzeniu. Mówi szybko, odtwarza dokładnie każdy szczegół.

— A nie bałeś się szpiegów

— Trochę się bałem, ale jak Jurek pobiegł po żołnierzy, to przecież tylko na mnie spoczywał obowiązek, aby mi nie zniknęli z pola widzenia.

— Co mówił ojciec gdy wróciłeś do domu?

— Chciał mi „spuścić lanie". Bardzo się zdenerwował, bo nie wiedział co się ze mną dzieje. Na działkę pojechałem o godzinie dwunastej, a do domu wróciłem o szóstej po południu. Wsiadłem do radiowozu i pojechałem na komendę milicji jako świadek.

Wychowawczyni Wieśka mówi o jego nauce.

— To wydarzenie wpłynęło dodatnio na jego postępy w nauce. Jest pilniejszy i bardziej przykładny niż poprzednio.

...I W JEDNOSTCE

Oficer kontrwywiadu otwiera żelazny sejf, wyjmuje plik dokumentów. Szczegółowo sporządzone szkice i zdjęcia. Dwaj mężczyźni, jeden w kapeluszu, drugi bez nakrycia głowy. Jeden z nich odwracał twarz od obiektywu aparatu fotograficznego, stąd zdjęcie niewyraźne.

Dokładne szkice przedstawiają trasę ich ucieczki sprzed lotniska, naniesione stanowiska obiektów lotniska, które były w zasięgu penetracji szpiegów.

Oficer kontrwywiadu łączy się telefonicznie z kierownikiem szkoły nr 27 panem Marcysiakiem. Jurek Miękiszak przygotowuje się do uroczystego wstąpienia w szeregi harcerstwa. Wydział Oświaty RN przygotowuje dlań mundur harcerski.

Oficer kontrwywiadu chowa dokumenty do sejfu, plombuje go.

— Spełniły już swoją rolę, wzbogacą archiwum, z czasem pójdą w zapomnienie. Ale tylko jako dokumenty, a nie fakty w nich zawarte. Dla szpiegów rok 1965 rozpoczął się pechowo. Nam zaś 3 stycznia jeszcze raz udowodnił, że czujność nie ma nic wspólnego z przewrażliwieniem i z „polowaniem na czarownice". Niebezpieczeństwo z ich strony jest stale aktualne.

HENRYK SZCZYPEK

KRONIKA LOTNICZA

1944 - 1964

Opracował J. R. KON

ROK 1961 (dokończenie)

Grudzień
● X-lecie Wojskowej Akademii Technicznej im. Jarosława Dąbrowskiego.
● X-lecie Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego we Wrocławiu.
● X-lecie miesięcznika „Wojskowy Przegląd Lotniczy".

POZA TYM W 1961 ROKU

● Sieć linii lotniczych PLL LOT wynosiła ogółem 15 008 km, w tym 13 209 km na liniach międzynarodowych. Samoloty LOT-u latały do 16 krajów, łącząc Warszawę z 24 miastami (w tym 7 w kraju); przeleciały ogółem 7 051,6 tysięcy km, z czego 4 057,4 km na trasach zagranicznych. PLL LOT przewiozły ogółem 201 632 pasażerów, w tym 75 494 osoby w ruchu międzynarodowym.

● W kraju czynnych było 35 aeroklubów, które skupiały 950 kół lotniczych liczących 36 500 członków. Piloci samolotowi wylatali w klubach i ośrodkach 58 364 godzin. Spadochroniarze wykonali 20 272 skoki z samolotów, ustanowili 6 rekordów krajowych oraz zdobyli 90 brązowych odznak spadochronowych, 50 srebrnych i 25 złotych. Piloci balonowi, dysponujący pięcioma balonami, wylatali 103 godziny i przelecieli 2 777 km. Szybownicy wylatali 63 720 godzin, ustanowili 5 rekordów krajowych i 1 międzynarodowy oraz zdobyli 205 odznak srebrnych, 43 złote i 20 diamentowych.



Samolot rolniczy PZL-101 „Gawron" w akcji pokazowej opylania.

1962 ROK

4 stycznia
● W porcie lotniczym w Warszawie na Okęciu oddano do użytku dla pasażerów zmodernizowaną restaurację, projektu plastyka inż. Kończaka.

*

14 stycznia
● W Warszawie odbyła się uroczystość dekoracji wysokimi odznaczeniami państwowymi zasłużonych pilotów, nawigatorów i innych specjalistów wojskowych z dziedziny transportu lotniczego.

*

22 stycznia
● Pionier lotnictwa polskiego, jeden z pierwszych pilotów w kraju, Henryk Segno, obchodził 80 rocznicę urodzin.

*

26 stycznia
● Pionier lotnictwa polskiego, jeden z pierwszych pilotów w kraju, inż. Michał Scipio del Campo, obchodził 75 rocznicę urodzin.

*

27 stycznia
● Bal szybowników w Lesznie, zorganizowany staraniem Koła Przyjaciół Centrum Szybowcowego APRL. Przy tej okazji wręczono pilotom m. in. puchary Leszna za 1961 r.

*

5—6 lutego
● Rozszerzone posiedzenie Zarządu Głównego Aeroklubu PRL z udziałem prezesów i wiceprezesów urzędujących aeroklubów regionalnych.

Seniorzy lotnictwa polskiego na walnym zebraniu Klubu Seniorów Lotnictwa w Warszawie. Stoją od lewej: Paweł Zołotow (Lublin), Edward Peterek (Warszawa) i Michał Scipio del Campo (Katowice).
Foto: B. Koszewski



*

20 lutego
● Rada Ministrów uchwaliła projekt prawa lotniczego i postanowiła go przedłożyć Sejmowi PRL.

*

24 lutego
● Prof. Franciszek Janik i inż. Zbigniew Burzyński otrzymali od FAI dyplomy Montgolfiera.

*

25 lutego
● Z lotniska Aeroklubu Tatrzańskiego w Nowym Targu wystrzelono dwie rakiety Doświadczalnego Ośrodka Rakietowego Aeroklubu Krakowskiego ze specjalną pocztą rakietową (6 tysięcy przesyłek), zorganizowaną z okazji narciarskich mistrzostw świata (FIS).

*

15—16 marca
● XIII i XIV lot poczty szybowcowej (na szybowcach „Bocian"), zorganizowany z okazji narciarskich mistrzostw świata (ok. 12 tysięcy przesyłek).

*

25 marca
● Promocje oficerów — pilotów w Oficerskiej Szkole Lotniczej im. J. Krasickiego w Dęblinie oraz w Oficerskiej Szkole Lotniczej im. Żwirki i Wigury w Radomiu.

*

26 marca
● Międzyklubowe zawody mikromodeli we Wrocławiu.

*

7 kwietnia
● W Monitorze Polskim ukazało się zarządzenie ministra Komunikacji ustalające nowe wzory licencji dla członków personelu lotniczego i wzory zaświadczenia o uznaniu ważności obcej licencji.

*

8 kwietnia
● I w Polsce i w Europie Zawody Rakiet Amatorskich o memoriał Kazimierza Siemienowicza, zorganizowane przez Aeroklub Krakowski i redakcję „Słowa Powszechnego". Startowało 120 zawodników, wykonano 150 startów. Rakieta zwycięskiego zawodnika Hałatienki z Warszawy osiągnęła wysokość 554 m.
● Walne zgromadzenie sprawozdawczo-wyborcze Klubu Seniorów Lotnictwa APRL. Prezesem nowego zarządu został ppłk rez. Medard Konieczny.

*

11 kwietnia
● Uroczyste posiedzenie Polskiego Towarzystwa Astronautycznego i Klubu im. Pierwszego Kosmonauty przy ZG TPPR w Warszawie, w pierwszą rocznicę lotu kosmicznego J. Gagarina. Wziął w nim m. in. udział znakomity radziecki uczony prof. Leonid Siedow.

*

15—20 kwietnia
● III Przegląd Filmów Lotniczych w Kinie „Aurora" w Warszawie.

*

28 kwietnia
● Komitet Centralny Związku Młodzieży Socjalistycznej nadał Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie „Złotą Odznakę im. Janka Krasickiego", za zasługi w rozwoju ruchu młodzieżowego oraz za wkład pracy w wychowanie wysoko kwalifikowanych i oddanych Polsce Ludowej kadr lotniczych.

*

8—12 maja
● I Zlot Gwiaździsty Dziennikarzy i Pilotów do Wrocławia z udziałem 21 załóg z 13 aeroklubów. Zwyciężyła załoga Aeroklubu Wrocławskiego (pil. St. Maksymowicz) i „Gazety Robotniczej" (red. E. Barbarowicz).



Samolot M-2 na wystawie w Warszawie.

*

9 maja
● Uroczystość X-lecia jednostki artylerii przeciwlotniczej WP.

*

11 maja
● Komisja Transportu i Łączności KC PZPR omówiła sytuację w polskim lotnictwie cywilnym.

(cdn)

Mała
ENCYKLOPEDIA
lotników polskich

STANISŁAW WIELGUS

URODZIŁ się 30 października 1926 r. w Sieprawiu koło Krakowa. Do szkoły podstawowej uczęszczał w Rybniku Śląskim, gdzie do wybuchu wojny w 1939 r ukończył 6 klas i zdał egzamin do gimnazjum. W czasie okupacji przebywał w Krakowie i okolicach. W latach 1940—1943 uczęszczał do szkoły ślusarskiej w Świątnikach Górnych koło Krakowa, zdając potem egzamin na czeladnika. Z kolei przez 8 miesięcy pracował w zbrojowni krakowskiej, następnie jako traktorzysta w rolnictwie, a potem aż do końca wojny był w konspiracji.

Po wyzwoleniu ukończył liceum mechaniczne przy Państwowej Szkole Przemysłowej w Krakowie, zdobywając w 1948 r maturę i dyplom technika-mechanika. Następnie studiował na Wydziale Komunikacji Akademii Górniczo-Hutniczej; ukończył ją w 1951 roku z dyplomem inżyniera mechanika. Zaraz potem rozpoczął pracę zawodową w Szybowcowym Zakładzie Doświadczalnym w Bielsku-Białej, w charakterze konstruktora. Przebywając tam do maja 1956 r. na stanowisku zastępcy kierownika sekcji opracowań seryjnych, pracował przy konstrukcji szybowców: „Jaskółka" L, W i Z oraz modyfikacji szybowca „Bocian"; wykonywał także loty doświadczalne na szybowcach: ABC, „Jaskółka" L, M, Z i W oraz „Czapli". Z SZD przeniósł się z powrotem do Krakowa, gdzie był asystentem w katedrze obrabiarek i obróbki skrawaniem Politechniki Krakowskiej W lutym 1958 r. rozpoczął pracę w Instytucie Lotnictwa w Warszawie, w charakterze pilota doświadczalnego. Na tym stanowisku pracuje w IL do chwili obecnej; tamże otrzymał stopień adiunkta.

Szkolenie lotnicze rozpoczął w maju 1945 r. na kursie Sekcji Szybowcowej Studentów AGH na wzgórzach Bodzowa pod Krakowem. Podkat B pilota szybowcowego zdobył w Jeżowie Sudeckim (1946 r), a podkat. C — w Tęgoborzu (1947 r). Srebrną odznakę szybowcową (nr 267) uzyskał na Żarze w 1949 r. złotą (nr 7) w 1950 r, a diamentową (nr FAI-115) w 1964 r. Kurs pilotażu samolotowego ukończył w Aeroklubie Bielsko-Bialskim w 1955 r. zdobywając w rok później w Krakowie III klasę pilota samolotowego, a potem w 1958 r. — II klasę i w 1959 roku klasę I. Wiosną 1958 r. wyszkolił się na pilota śmigłowcowego.

Niezależnie od studiów i pracy zawodowej w lotnictwie, udzielał się czynnie w sporcie lotniczym. Startował w I Krajowych Zawodach Szybowcowych Juniorów na Żarze (1949 r), w których zajął 1 miejsce oraz brał udział w I Zawodach Szybowcowych Państw Demokracji Ludowej (Żar — 1949 r.). W 1951 r startował w Krajowych Zawodach Szybowcowych w Inowrocławiu (1951 r), zajmując 8 miejsce. Brał potem udział w Szybowcowych Mistrzostwach Polski: 1953 r (Leszno) — 14 miejsce; 1955 r (Lisie Kąty) — jako pilot fabryczny, poza konkursem na „Jaskółce M"; 1957 r (Leszno) — 4 miejsce; 1960 r — mistrzostwa nierozegrane; 1961 r (Leszno) — 41 miejsce i w 1964 r. — 26 miejsce. Ustanowił 2 krajowe rekordy szybowcowe: w 1949 r — długotrwałość lotu (na szybowcu „Komar") — 35 h 15 min, w 1963 r — prędkość po trasie trójkąta 300 km — 75,9 km/h. W 1959 r. zajął 2 miejsce w szybowcowych mistrzostwach Węgier. W 1961 r. przebywał w Szwajcarii (Samedan), razem z E. Makułą, biorąc przez 2 tygodnie udział w szybowcowych lotach alpejskich. Jako pilot samolotowy startował w Samolotowych Mistrzostwach Polski w Białymstoku (1963 r), gdzie zajął 10 miejsce oraz brał udział w Nocnym Zlocie Beskidzkim w Bielsku-Białej (1963 r), zdobywając 2 miejsce. W maju 1959 r wziął udział w locie reklamowym na śmigłowcu SM-1 do Szwecji (m. in. holowanie pil. J. Adamka na „Musze-Standard" za śmigłowcem).



Dał się również poznać jako działacz społeczny w lotnictwie sportowym. Był członkiem Komisji Restytucyjnej Aeroklubu PRL (1956 r.). W latach 1956—1958 pełnił funkcję prezesa Aeroklubu Krakowskiego. Od 1956 r do dziś jest nieprzerwanie członkiem Zarządu Głównego APRL: w latach 1957—1960 był członkiem Komisji Szybowcowej APRL; od 1961 r do chwili obecnej jest członkiem Komisji Samolotowej APRL. W swej karierze zawodniczej należał do szybowcowej kadry narodowej (1957—1961) i samolotowej (od 1963 r do chwili obecnej) oraz zdobył puchar Leszna za 1961 rok.

Posiada uprawnienia: pilota szybowcowego I klasy i pilota doświadczalnego szybowcowego II klasy; pilota samolotowego zawodowego II klasy, instruktora samolotowego II kl. i pilota doświadczalnego samolotowego II klasy (IFR) oraz pilota śmigłowcowego zawodowego, instruktora śmigłowcowego II klasy i pilota doświadczalnego śmigłowcowego II klasy. Do 1 marca br wylatał na 65 typach szybowców — 1 566 godzin, na samolotach — 929 godzin i na śmigłowcach — 401 godzin.

Został odznaczony jubileuszową odznaką Aeroklubu Krakowskiego (XXX-lecia).

(j. r. k.)

Przed X Szybowcowymi Mistrzostwami Świata



UCZESTNICY X Szybowcowych Mistrzostw Świata, w tej liczbie i Aeroklub PRL otrzymali od organizatorów regulamin i szczegółowe informacje dotyczące zawodów. Systemowi punktacji, do którego gospodarze wprowadzili szereg zmian, poświęcimy oddzielny obszerniejszy artykuł. Tymczasem kilka informacji.

Kierownikiem mistrzostw, do którego m. in. należeć będzie ustalanie konkurencji dnia, jest — znana u nas z pobytu w Lesznie — pani Ann Welch, jej zastępcą F. G. Irving, a głównym meteorologiem C. E. Wallington. Funkcję przewodniczącego Komisji Sędziowskiej powierzono R. Harperowi, a przewodniczącego jury OSTIV — L. Welchowi. Prezesem British Gliding Association jest P. A. Wills.

Każdy zgłoszony do zawodów szybowiec musi posiadać obok ważnego świadectwa zdatności do lotu dowód ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej do wysokości 25 000 funtów (za każdy wypadek!).

Numery konkursowe na szybowcach mają być namalowane nie tylko na dolnej powierzchni prawego skrzydła i po obydwóch stronach usterzenia pionowego. Nowością wprowadzoną przez organizatorów jest obowiązek malowania numerów na górnej powierzchni nosa szybowca, możliwie jak najbardziej z przodu (wysokość liter w tym przypadku min. 5 cm).

Gospodarze wymagają, by każdy szybowiec miał stałe lub chowane kółko, ewentualnie kółka odrzucane. Minął więc etap szybowcowych płóz...

Szybowce dwumiejscowe mogą brać udział w zawodach jako jednomiejscowe, jeśli będą latały z załogą dwuosobową; skład jej musi być stały, a jeden z członków wyznaczony jako pierwszy pilot.

Dopuszczalna jest naprawa uszkodzonego podczas mistrzostw szybowca. Mogą być wymienione takie części jak stateczniki, stery, lotki, limuzyny itd. Ciekawe, czy polska ekipa słynąca na ostatnich kilku mistrzostwach z doskonałego zaplecza technicznego weźmie do South Cerney ze sobą te tak duże przecież elementy zapasowe? (p)



„AERO-SPORT" DONOSI

AEROKLUB Niemieckiej Republiki Demokratycznej opracował dla pilotów samolotowych NRD odznakę, która będzie przyznawana — zależnie od stopnia wyszkolenia — jako brązowa, srebrna lub złota. Odznaka przedstawia dwa skrzydła otoczone wieńcem dębowym, w którym znajduje się trójłopatowe śmigło.

*

16 KWIETNIA będzie obchodzony w lotnictwie sportowym NRD jako Dzień Sportu Lotniczego. W roku bieżącym mija 15 lat od dnia, w którym po raz pierwszy po wojnie wystartował niemiecki szybowiec. Był to „Grunau - Baby II-b", zbudowany przez członków FDJ (Wolnej Młodzieży Niemieckiej) z części skompletowanych w całej NRD.

*

INŻYNIER Weber, z Uniwersytetu Technicznego w Dreznie, opracował projekt nowego szybowca wysoko wyczynowego. Ma on być zbudowany przy uwzględnieniu najnowocześniejszych metod.

*

MISTRZOSTWA skoczków spadochronowych (seniorów) NRD odbędą się w Karl-Marx-Stadt, w dniach 5—7 czerwca br.

*

„INTERFLUG" — przedsiębiorstwo komunikacji lotniczej NRD, przewiozło w 1964 roku 385 839 pasażerów (procent wykorzystania miejsc — 71,3%) i 9144 ton ładunków. Wylatano 18 000 godzin. W eksploatacji znajdowało się: 7 Ił-18 i 25 Ił-14.

W roku 1964 otwarta będzie nowa linia krajowa Berlin — Heringsdorf i zagraniczna do Nikozji (Cypr), przez Zagrzeb. Minister komunikacji NRD Kramer oświadczył: „Myślimy o tym, aby zakupić na dalekie trasy takie samoloty jak Ił-62, zaś na średnie — Tu-134".

Zakupiono na Targach Lipskich samoloty An-24 za sumę 25 mln marek. Maszyny te wejdą niedługo do służby.

Karl Heinz Hardt

SPORT SAMOLOTOWY

W Holandii otwarto dla użytku pilotów prywatnych i sportowych sześć lotnisk wojskowych. Spowodowane to zostało dużym brakiem lotnisk przeznaczonych do celów cywilnych.

*

W Stanach Zjednoczonych wyprodukowano w 1964 roku 9300 samolotów turystyczno-sportowych (w roku poprzednim — 7570). Z ogólnej liczby 9300 samolotów aż 4190 zbudowanych zostało w zakładach Cessna, w Wichita. Jest to już dziewiąty raz rekord w produkcji samolotów przez jedne zakłady.

*

Liczba kandydatów na pilotów samolotowych wzrosła w 1964 roku w USA o 18%. Do egzaminów stanęło 51 500 osób, wobec 44 000 w roku 1963.

*

11 Rajd Międzynarodowy, organizowany przez Aeroklub Dauphine w Grenoble (Francja), odbędzie się w dniach 1—4 maja br.

*

Aeroklub Szwecji organizuje w dniach 30 lipca — 1 sierpnia br. w Göteborgu rajd międzynarodowy „Wybrzeża Zachodniego".

*

We Włoszech jednym z najnowocześniejszych samolotów sportowych jest „Super Falco" zakładów Laverda. Napęd — silnik Lycoming o mocy 160 KM. Prędkość maksymalna — 390 km/h.

*

Zlot gwiaździsty do Essen organizuje Związek Lotniczy w Essen (NRF). Program przewiduje zlot na punktualność i lądowanie na punkt, oraz wykonanie kilku zadań nawigacyjnych.

SPORT ŚMIGŁOWCOWY

Śmigłowiec amerykański Bell UH-1D „Iroquois" ustanowił 11 dalszych rekordów międzynarodowych wysokości i prędkości, co — po zatwierdzeniu — podwyższy liczbę już ustalonych przez śmigłowce tego typu rekordów do 21.

*

Prędkość 315 km/h osiągnął śmigłowiec Sikorski CH-53A. Jest to — w swojej klasie — najszybszy seryjny śmigłowiec amerykański.

*

Odległość 3404 km w locie bez lądowania pokonał śmigłowiec marynarki USA, przelatując 6.III.br. z San Diego w Kalifornii do Jacksonville na Florydzie. Poprzedni rekord, ustanowiony w r. ub., wynosi 2493 km.

SPORT BALONOWY

Międzynarodowy Tydzień Sportu Balonowego odbędzie się w tym roku w dniach 15—28 sierpnia w Mürren (Szwajcaria).

KOMUNIKACJA I TRANSPORT

167 samolotów francuskiej produkcji „Caravelle" znajdowało się z końcem ub. roku w eksploatacji poszczególnych towarzystw komunikacji powietrznej na świecie. Przeciętnie znajdowały się one 27 000 godzin miesięcznie w powietrzu. Rekord jednej maszyny — 13 881 godzin.

*

2,5 miliona pasażerów przewiozły w 1964 roku samoloty zachodnioniemieckiej „Lufthansy". Jest to o 413 000 (19,1%) więcej niż w roku 1963. Przewóz ładunków i poczty wzrósł w tym samym czasie o 16%. Ilość samolotów: 42. Długość linii — 119 000 km; samoloty latają do 51 miast (Ameryka Północna i Południowa, Daleki i Bliski Wschód, Europa).

*

Zakazane zostało, wprowadzone niedawno przez linie TWA i szeroko reklamowane, wyświetlanie filmów w samolotach podczas przelotów nad Atlantykiem. Zakaz uchwalony został niedawno na posiedzeniu IATA, z udziałem 17 członków tej organizacji. W obronie wyświetlania filmów wystąpili jedynie przedstawiciele amerykańskich linii PAA i brytyjskich BOAC.

*

Skandynawskie linie lotnicze SAS obniżyły z dniem 1 marca br. ceny biletów pasażerskich w przelotach między krajami skandynawskimi. Jak wiadomo, 1 lutego br. SAS przeprowadziły już obniżkę cen biletów lotniczych na liniach wewnętrznych trzech krajów skandynawskich — Danii, Norwegii i Szwecji (obniżka przeprowadzona 1 lutego br. wyniosła również 5%).

MILITARIA

Jak doniosła lotnicza prasa francuska („Air et Cosmos" nr 93) z dniem 1 kwietnia br. ewakuowane zostały z terenu Wielkiej Brytanii dwie ostatnie bazy lotnicze strategicznego lotnictwa amerykańskiego (SAC). Są to bazy w Brize Norton i Upper Heyford. Stacjonowane w nich bombowce B-47 przeniesiono do NRF i USA.

*

Bundestag zachodnioniemiecki zaakceptował zakup w USA 406 śmigłowców Bell 205/UH 1D dla Bundeswehry. Koszt zakupu wynosi 832,3 miliona marek zachodnioniemieckich.

PRZEMYSŁ LOTNICZY

Brytyjski eksport sprzętu lotniczego spadł w roku 1964 do 90,8 mln funtów, co stanowi najniższy poziom w skali ostatnich 10 lat. Dla porównania — w 1963 roku eksport ten wynosił przeszło 112 mln funtów (dane nie obejmują eksportu sprzętu radarowego i wyposażenia specjalnego dla samolotów wojskowych).

*

Łączna produkcja japońskiego przemysłu lotniczego w roku 1963 (razem z remontami) posiadała wartość prawie 168 mln dolarów (101 mln dolarów w 1962 roku). W roku 1964 nastąpił dalszy, znaczny wzrost japońskiej produkcji w zakresie sprzęt lotniczego.

LOTNICTWO GOSPODARCZE

W USA opracowano metodę wykrywania zasolonych rejonów gleby na terenie dużych upraw przy zastosowaniu zdjęć lotniczych. Metoda jest oparta na wykorzystaniu własności pewnych roślin różnego odbijania promieniowania słonecznego. Liście tych roślin w normalnych warunkach odbijają wszystkie promienie w ultrafioletowej części widma słonecznego, natomiast liście roślin na odcinkach zasolonych posiadają symptomy głodu wodnego i inaczej odbijają promieniowanie słoneczne.

SPORT SPADOCHRONOWY

Centrum Lotnicze Vrsac gościć będzie 30 najlepszych młodych skoczków Jugosławii, którzy rozegrają po raz drugi spadochronowe mistrzostwa juniorów tego kraju.

*

Lotniczy Związek Jugosławii zestawił listę skoczków, którzy będą reprezentować kraj w różnego rodzaju imprezach tak na terenie Jugosławii, jak i za granicą. Kobiety: Natalija Stefanović (Belgrad), Nada Iceva (Skopie), Milica Petrović (Zagrzeb), Marinka Vuković i Nada Lauśević (Sobotice), Kolbert (Paradina). Mężczyźni: Danilo Damjanović (Sarajewo), Zoran Pavićević (Krajowo), Petar Dedić (Titograd), Eduard Berberih, Branko Protić i Vlastimir Savić (Belgrad). Skoczkowie ci zostaną podzieleni na dwie grupy, drużynę A i B. (m)

Węgierskie rekordy szybowcowe



Szybownicy węgierscy wiele wnieśli do rozwoju światowego sportu szybowcowego. Z okazji 20 rocznicy wyzwolenia Węgier spod okupacji hitlerowskiej zamieszczamy poniżej garść informacji o aktualnym stanie węgierskich rekordów szybowcowych.

Rekordzistą w przelocie otwartym jest Aldott Sandor (Węgier zamieszkały w USA), który osiągnął 738,1 km. Jest on również posiadaczem rekordu w przelocie docelowym — 550,3 km. Posiadaczem rekordu w przelocie docelowo-powrotnym jest Csonka Ferenc — 420 km. Największą wysokość absolutną osiągnął Liptak Lajos — 7 253 m, który jest również rekordzistą w wysokości przewyższenia — 6 659 m. A oto rekordy w przelotach po trasach trójkątnych: trójkąt 100 km — Szereday Pal — 85,13 km/h (na „Foce"), trójkąt 200 km — Kotras Gabor — 76,28 km/h (na „Foce"), trójkąt 300 km — Petroczy Gyorgy — 78,30 km/h, trójkąt 500 km — Ujvari Gyorgy — 80,62 km/h (na „Foce").

W klasie szybowców dwumiejscowych aż 5 rekordów Węgrzy ustanowili na polskich „Bocianach" (Z)

Na zdjęciu: Węgierski szybowiec szkolno-treningowy „Göbe".
Foto: H. Kucharski

MALEV

W ubiegłym roku węgierskie towarzystwo komunikacji powietrznej MALEV przewiozło na swych liniach międzynarodowych o 56% pasażerów więcej niż w roku 1963. W roku ub. MALEV uruchomił nową stałą trasę powietrzną, łączącą Budapeszt z Mediolanem, a także trzy szlaki sezonowe łączące stolicę Węgier z Bratysławą, Monachium i Koszycami. W roku bieżącym MALEV zamierza uruchomić nową trasę, która połączy Budapeszt z Kijowem. Oddana zostanie także do użytku trasa Budapeszt – Berlin – Kopenhaga – Sztokholm – Helsinki. MALEV ma zamiar w roku bieżącym zwrócić szczególną uwagę na rozbudowę przewozów towarowych. (Z)

Nowa odznaka SVAZARM-u

12 lutego br. odbyło się w Pradze 10 plenum zarządu Svazarmu, czechosłowackiego Związku Współpracy z Wojskiem.



Plenum, między innymi, uchwaliło przekazać część swych kompetencji innym, odpowiednim ku temu organizacjom, a mianowicie:

a) Sprawy dotyczące chowu psów i ich tresury — związkowi chodowców zwierząt domowych.

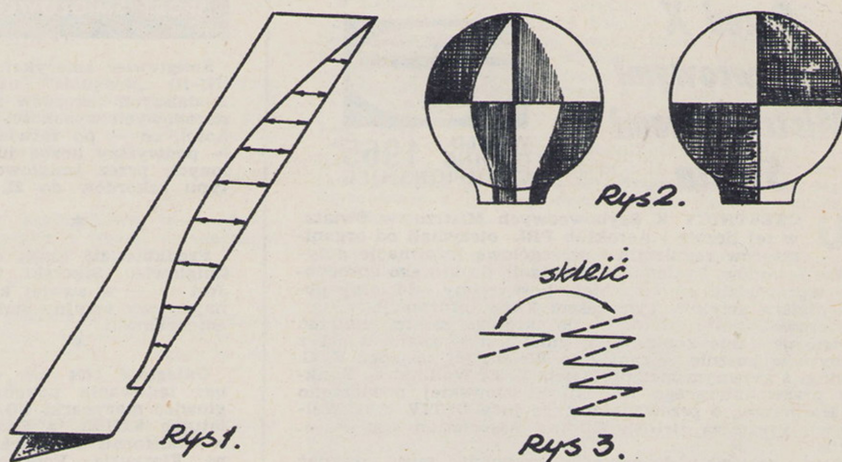
b) Sport wodny — odpowiedniej organizacji sportów wodnych.

c) Sport strzelecki — związkowi myśliwskiemu Czechosłowacji.

Plenum zatwierdziło nową oznakę Svazarm-u, którą reprodukujemy obok. (z)

WIOSENNY ZWIAD PRZESTWORZY

Dla uczczenia czwartej rocznicy lotu Gagarina oraz święta 1-Maja, Główna Kwatera Harcerstwa organizuje I Ogólnopolskie Korespondencyjne Zawody Balonów na ogrzane powietrze. W zawodach mogą uczestniczyć 2-8 osobowe zespoły młodzieży do lat 16, które wykonają model balonu bibułkowego na ogrzane powietrze i wezmą udział w zawodach lokalnych organizowanych przez drużyny harcerskie, Koła Lotnicze, Komendy Hufców itp.

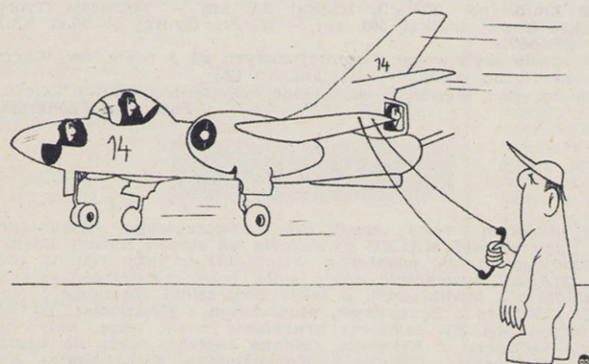


Opis wykonania balonu. Do budowy balonu o średnicy 1,5 m potrzebujemy 48 arkuszy gładkiej kolorowej bibułki. Budowę balonu rozpoczynamy od wykonania szablonu brytu, czyli jednej dwunastej części balonu. Szablon wykonujemy z pasa grubszego papieru o wymiarach 220/40 cm. Pas składamy wzdłuż na pół i od wąskiego brzegu poczynając wzdłuż złożenia co 20 cm zaznaczamy punkty odległe od grzbietu o: 50, 98, 138, 170, 190, 195, 190, 170, 138, 98, 50 mm i 10 cm dalej jeszcze raz 50 mm. Teraz łączymy oznaczone punkty linią i wycinamy. Po rozłożeniu otrzymujemy gotowy szablon brytu. Wykonanie szablonu wyjaśnia rys. 1 Bibułkę przygotowujemy sklejając 12 pasów każdy z czterech arkuszy bibułki sklejonych wzdłuż. Sklejając pasy musimy dobierać kolory. Rysunek 2 pokazuje najczęściej używane kompozycje dwukolorowych balonów. Po przeschnięciu, pasy układamy jeden na drugim, przykładamy szablon i wycinamy ostrymi nożyczkami, zwracając uwagę, by arkusze nie przesunęły się. Gotowe bryty składamy pojedyńczo wzdłuż na pół i układamy jeden na drugim grzbietami w jedną stronę w tzw. „książkę". Teraz odkładamy jedną stronicę „książki", kładziemy na niej stare gazety, odkładamy drugą połowę brytu i przyklejamy pierwszą część drugiego brytu. Na rys. 3 pokazano schematycznie sposób klejenia — linia przerywana klejona jest zawsze z linią ciągłą. Do klejenia używamy kleju roślinnego (białego). W przypadku kleju szarego (płynny) należy go na kilka godzin przed klejeniem wylać na spodeczek żeby zgęstniał. Ostatni szew sklejamy po wynicowaniu balonu w rękach z tym, że po zaklejeniu od góry ok. 30 cm naklejamy na wierzchu krążek bibułki o średnicy 30 cm. Wygodnie jest w tym celu włożyć do wnętrza balonu piłkę i na niej naklejać krążek. Można również uprościć budowę nie nicując powłoki, ale balon jest wtedy brzydszy gdyż na zewnątrz wystają nie zawsze równe grzebienie w miejscach klejenia. U dołu balonu wklejamy mankiet z kartonu szerokości 10 cm.

Balon podgrzewamy ostrożnie, unosząc powłokę, żeby jej nie podpalić. Dobrze jest użyć w tym celu kolanka rury od piecyka lub dziurawego wiadra. Do ogrzewania używamy waty nasyconej spirytusem denaturowym. Butelkę ze spirytusem należy trzymać z dala od ognia i ewentualnie dokładać wyłącznie watę nasyconą spirytusem podrzucając ją zawsze od dołu. Nie dolewać spirytusu! — Grozi wybuchem!

Balon ogrzewamy dotąd, aż zacznie „ciągnąć". Jedna osoba przytrzymuje go za mankiet, natomiast reszta ekipy podtrzymuje z boków. Nie wolno podwieszać żadnych urządzeń dogrzewających balon w locie, gdyż grozi to pożarem!

KAROL WÓJCIK



Druhowie wracają na start

Po dłuższej przerwie, spowodowanej zapewne ważnymi przyczynami, coraz głośniej o lotniczych poczynaniach naszych dzielnych druhów. Głośniej to nie znaczy, że już wszyscy o tym wiedzą, ale wiosenny start otwierają właśnie harcerze. Ich pomysłem jest zorganizowanie korespondencyjnych zawodów modeli balonów pt „Wiosenny zwiad przestworzy" (wespół z redakcjami „Świata Młodych" i naszą).

Zainteresowani znajdą powyżej instrukcję budowy najprostszego modelu balonu na ogrzane powietrze, który może wziąć udział w zawodach. Inicjatywa godna pochwały i kto wie czy nie dorówna w masowości jesiennym imprezom latawcowym. Ale najważniejszy jest fakt wtórnego zaangażowania się harcerstwa w sprawy małego lotnictwa. Niedawno jeszcze ktoś usiłował mi tłumaczyć, że zajmowanie się lotnictwem prowadzi do „odharcerzania" organizacji (tak się wyraził, choć nie mam pewności czy to termin właściwy).

Niektórzy pamiętają piękny okres współpracy ZHP z aeroklubami, w wyniku której odbywały się liczne obozy instruktorów modelarstwa, wspólne akcje i kursy. Ba, był okres, kiedy harcerze budowali prawdziwe szybowce, ale działo się to naprawdę dawno i do tematu nie należy. Tutaj małe wyjaśnienie — współpraca lotników z harcerzami jest w dalszym ciągu jak najlepsza, tylko harcerstwo nie kwapiło się dotąd z podtrzymywaniem dawnych tradycji prowadzenia zajęć lotniczych w swoich drużynach, stąd też i modelarstwo znalazło się tylko na liście jednej z tysiąca sprawności.

Latawce i balony na pewno godne są popularyzacji wśród najmłodszych zuchów, ale ciągle mam wrażenie, że harcerze zajmują się tematyką, która stwarza mniejsze możliwości, niż na przykład budowa modeli latających. Czy naprawdę na latawcach i balonach, na pracach z bibułki i na razie deficytowego kartonu mają zaczynać i kończyć się zajęcia młodych harcerzy? Na pewno zainteresowania wymienionymi rodzajami modeli są przejściowe, gdyż jak wszyscy obserwujemy, a specjaliści pracujący z dziećmi i młodzieżą wręcz stwierdzają autorytatywnie — współczesne dzieci „szybciej dorastają", szczególnie jeśli chodzi o zainteresowania techniczne. Kartonówki zatem mogą jeszcze bawić 5-7 letnich chłopców, ale przestają interesować 10-latków, którzy przecież na co dzień dysponują wyższej klasy techniką, jeśli chodzi o zabawki mechaniczne i przedmioty domowego użytku. Dodać warto, że papier i klej to dość niewdzięczne materiały, szczególnie jeśli nie są w najlepszym gatunku. Na pewno kiedyś prace z kartonu miały pewne wartości, ale obecnie są — przynajmniej moim zdaniem — prymitywem, na które szkoda zachodu. Zresztą czy nawet najlepsza kartonówka wzorowana na naszym superszybowcu poleci lepiej od zwykłej papierowej strzałki? A strzałka złożona z arkusika zeszytowego papieru nie wymaga nawet kleju... to też argument przeciw...

Jeśli wspominam o najprostszych modelach, to tylko dlatego, aby zachęcić harcerzy do organizowania imprez, konkursów i wystaw lotniczych o tematyce trudniejszej, właściwej dla naszej rzeczywistości, jak to się górnie mawia. Pięknie na przykład rozpoczęli harcerze prace w małym rakietnictwie, ale od wielu już lat nie słychać o kontynuowaniu rozpoczętych prac. A od małych rakiet do kartonówek to nie jeden, a tysiąc kroków — niestety do tyłu.

Życząc zatem sukcesów w akcji balonowej i latawcowej, pragnę także zwrócić uwagę drogich druhów na konieczność wprowadzania nie tylko nowych form wychowawczych, ale i nowych treści w najzwyklejszych wydawałoby się pracach modelarskich. Przypomnę jeszcze na zakończenie doświadczenia z zastosowaniem tworzyw sztucznych, które prowadzono nie gdzie indziej, a właśnie w Centralnym Harcerskim Ośrodku Technicznym.

PAWEŁ ELSZTEIN

NOWOŚCI MAŁEGO LOTNICTWA

Inżynier Jaromir Schindler, wieloletni działacz i twórca współczesnego modelarstwa lotniczego w Czechosłowacji, objął ponownie funkcję przewodniczącego sekcji modelarskiej SVAZARM. W inauguracyjnym referacie obrazującym stan małego lotnictwa w CSRS inż. Schindler stwierdził, że tradycja budowy modeli latających sięga półwiecza, a obecnie modelarstwem lotniczym i rakietowym zajmuje się 83,5% młodzieży w Czechosłowacji. modelarstwem wodnym 9,7%, kolejowym 5,2%, a samochodowym 1,6%. W związku z projektem przekazania modelarstwa organizacji CSM (odpowiednik naszego ZMS) lub innej, która by mogła zabezpieczyć interesy młodzieży lotniczej, referent stwierdził, że należy zwrócić uwagę na rozszerzenie dalszej działalności małego lotnictwa uwzględniając zaopatrzenie, użytkowanie lotnisk itp.

*

W numerze podwójnym (luty—marzec) czasopisma „Flugmodell-technik" (NRF) z roku bieżącego przedrukowano ze „Skrzydlatej" plany i opis budowy silnika z wirującym tłokiem konstrukcji mgr. Juliana Falęckiego. Plany przy tym podano w wielkości naturalnej, na specjalnej wkładce. W poprzednim numerze wspomnianego czasopisma zrecenzowano nasze książki modelarskie, wysoko oceniając ich treść i układ, wskazując, że przetłumaczenie ich byłoby pożyteczne dla młodzieży niemieckiej.

*

Aeroklub Szczeciński w programie imprez lotniczych na rok bieżący przewidział następujące zawody modelarskie: w kwietniu II zawody modeli balonowych, w maju zawody szybowców. w czerwcu mistrzostwa aeroklubu (już czternaste), w październiku zawody latawców i rakiet. Poza tym zorganizowane zostaną w ciągu roku liczne imprezy popularyzujące małe lotnictwo poprzez konkursy i pokazy różnych rodzajów modeli na uwięzi i latających, z radiokierowanymi włącznie.

*

Wydawnictwo Harcerskie w serii popularnych broszur opublikowało ostatnio cztery ciekawe prace mgr inż Andrzeja Glassa. Są to „LATAWCE w drugim już wydaniu (cena 3,50 zł), LATAJĄCE MODELE SZYBOWCÓW, również w drugim wydaniu (cena 3,50 zł), oraz w serii „zrób to sam" SAMOLOTY 20-LECIA i NA START (cena każdego zeszytu 2 zł). Wspomniane wydawnictwa dostępne są w księgarniach i budkach „Ruchu".

*

Modelarze amerykańscy stosują ciekawą metodę pokrywania skrzydeł radiomodeli wykonanych z piankowych tworzyw sztucznych. Otóż wykorzystują oni zwykłą tapetę z drzewną okleiną w postaci jakby cienkiej folii. Po normalnym oklejeniu całość zostaje ponownie pokryta papierem i lakierem. Podobno metoda ta jest lepsza od pokrycia balsowego, bardziej zresztą kosztownego nawet na stosunki w USA. W tym przypadku tworzy się wytrzymała skorupa, a styropian pełni funkcję wypełniacza. Dźwigary nie są już potrzebne.

*

W dniach 15—16 maja odbędą się Ogólnopolskie Zawody Modeli na Uwięzi, organizowane przez Pałac Młodzieży w Katowicach. W odróżnieniu od lat ubiegłych zawody przeznaczone są wyłącznie dla juniorów, to jest dla modelarzy do lat 18-tu. A oto pokrótce wymagania regulaminowe. Zawody prowadzone będą w konkurencji indywidualnej. Każdy zawodnik ma prawo zgłosić dowolną liczbę modeli w kat. AB i C oraz 1 model w zespole wyścigowym. Startują nast. modele — Kat A modele szybkie, kat B modele redukcyjne jednosilnikowe, kat C modele redukcyjne wielosilnikowe i kat D modele wyścigowe. Modele startują na linkach długości 11,37 m (14 okrążeń), modele redukcyjne na linkach 10 m. Modele wyścigowe startują w zespołach po dwa modele — finał rozgrywany będzie na dystansie 20 km (280 okrążeń).

Małe lotnictwo w 1965 roku

ZDZISŁAW SZAJEWSKI

TAK jak wszystkie dziedziny życia gospodarczego naszego kraju, tak i zadania modelarstwa lotniczego na rok 1965 zawarte zostały w planie działalności lotnictwa sportowego. Plan ten został zatwierdzony na posiedzeniu Zarządu Głównego Aeroklubu PRL w dniu 6. III. 1965 r.

Zadania modelarstwa na rok 1965 można z grubsza podzielić na trzy zasadnicze grupy, tj. szkolenie terenowe, szkolenie centralne oraz zadania sportowe, w których należy odnotować największej zmian natury organizacyjnej. Dla zorientowania grona zainteresowanych warto pokrótce omówić ten plan.

Wyszkolenie modelarstwa przebiega w około 800 modelarniach i obejmuje 18 834 modelarzy.

Jak co roku, akcja szkolenia zakończona zostanie imprezami młodzieżowymi. Akcja obejmuje tych modelarzy, którzy budowali swe modele w modelarniach i tych, którzy w domu budowali modele z zestawów rozprowadzonych przez Składnice Harcerskie. Tego rodzaju imprezy przebiegać będą w miesiącach maj — czerwiec. Jesień i początek roku szkolnego to okres imprez latawcowych, które mają już swoją wyrobioną tradycję.

Sezon sportowy w modelarstwie zapowiada się bardzo bogato i obejmuje cały szereg imprez krajowych, jak również udział naszych reprezentacji w imprezach międzynarodowych. Na uwagę zasługuje fakt nowego systemu rozgrywania Mistrzostw Polski. System ten polega na rozszerzeniu stopnia eliminacji o rozgrywki ćwierćfinałowe, organizowane w sześciu rejonach naszego kraju. A więc, aby dostać się na mistrzostwa, należy wziąć udział w eliminacjach w aeroklubie i ćwierćfinałach w strefie. Bardzo ważnym momentem organizacyjnym tych imprez jest ścisłe określenie stanu osobowego zawodników poszczególnych imprez, co w minionym okresie przysparzało tak dużo kłopotów organizatorom i co tak nieprzyjemnym akordem zabrzmiało — na ostatnich mistrzostwach w Ciechanowie.

Nowy system nie objął jeszcze wszystkich kategorii modeli. Należy jednak przypuszczać, że doświadczenia tego roku przyniosą i w tych kategoriach jakieś rozwiązanie. Mam tu na myśli kategorie modeli szybowców zboczowych, na uwięzi, makiet latających i modeli wodnosamolotów.

Bardzo ważną imprezą bieżącego roku będą Międzynarodowe Zawody Modeli na uwięzi, które rozegrane zostaną w Sosnowcu w dniach 24—27 września br. Do udziału w tej imprezie zaproszone zostały ekipy Bułgarii, Czechosłowacji, Niemieckiej Republiki Demokratycznej, Jugosławii i ZSRR. Impreza ta rozegrana zostanie w klasie modeli szybkich, akrobacyjnych, wyścigowych i makiet latających. Nasza reprezentacja wyłoniona zostanie na podstawie wyników rozegranych mistrzostw.

Obok imprez krajowych i międzynarodowych organizowanych przez APRL w kraju, plan obejmuje także udział naszych reprezentacji w imprezach międzynarodowych. Główną imprezą tej części planu jest udział naszej reprezentacji w Mistrzostwach Świata modeli latających w Finlandii, w dniach 8—11 lipca. Ponadto nasze reprezentacje wezmą udział w Międzynarodowych Zawodach Wodnosamolotów w Splicie—Jugosławia (15—18. VIII), w Mistrzostwach Modeli Zdalnie Sterowanych w Jugosławii (20—24. VIII), Międzynarodowych Zawodach Makiet Latających w Czechosłowacji (28. V), Mistrzostwach CSRS modeli zdalnie sterowanych (17—19. IX) i Mistrzostwach NRD w klasie modeli na uwięzi. Jak widać, spotkania międzynarodowe potraktowane zostały bardzo bogato. Jednak o tym, w których imprezach weźmiemy udział i w jakich składach osobowych, zadecydują uzyskane wyniki sportowe w oparciu o regulamin kadry.

W dniach 15—20 maja w Gdańsku zorganizowany będzie obóz kadry zdalnego sterowania modeli silnikowych, gdzie pod okiem trenera nasza kadra przygotowywać się będzie do zawodów w CSRS i Jugosławii.

W dniach 25—30 maja nasza kadra w kat. modeli na uwięzi trenować będzie na obozie przygotowawczym w Warszawie. Obok kadry wezmą udział członkowie komisji sędziowskiej na MZM na Uwięzi.

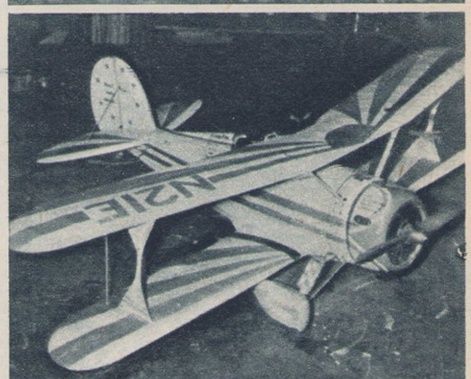
W dniach od 1 do 15 lipca zorganizowany zostanie obóz wyczynowy, prawdopodobnie w Sosnowcu. Na obozie tym w pierwszej połowie jego trwania trenowała będzie nasza reprezentacja na Mistrzostwa Świata w Finlandii.

W roku bieżącym postawiony został duży nacisk na organizację ośrodków, jako modelarni wiodących w danych aeroklubach, skupiających trzon grup juniorskich i seniorów, które powinny w sposób zdecydowany oddziaływać na resztę modelarni klubowych. Osiągnięcie tych zamierzeń zależne jest od właściwie przygotowanej do tych zadań kadry instruktorskiej. By zadanie to ułatwić i przeszkolić część tej kadry, zaplanowano 30 osobowy kurs instr. kl. I-szej dla kierowników i kadry instruktorów ośrodków. Kurs ten przeprowadzony zostanie w sierpniu w dniach od 2 do 25, prawdopodobnie w Szkole Szybowcowej w Jeżowie.

Drugą dziedziną objętą szkoleniem centralnym będzie rakietnictwo. W dniach od 2 do 15-go sierpnia przeprowadzony zostanie w Aer. Krakowskim kurs instruktorów rakietnictwa. Będzie to jeszcze kurs o charakterze doświadczalnym. Szkoleniem objęte zostanie 30 osób. Kadra ta zasili te ośrodki, gdzie modelarstwo rakietowe zostało już rozpowszechnione. **Kurs przeprowadzony zostanie przy pomocy Ośrodka Rakietowego, którego zadania w dziedzinie modelarstwa rakietowego zostały wyraźnie sprecyzowane i przy pomocy którego Wydz. Model. APRL pragnie wreszcie uregulować sprawy modelarstwa rakietowego i ująć je we właściwe ramy organizacyjne łącznie z przepisami, programem i zapleczem techniczno-materiałowym.** (podkreślenie redakcji!)

Obok zadań szkoleniowych i sportowych plan na rok bieżący wytycza także szereg zadań organizacyjnych. Do najważniejszych z nich zaliczyć należy zagadnienie współpracy w Władzami Oświaty w kwestiach działalności modelarstwa w szkołach, zacieśnienie współpracy na odcinku modelarstwa lotniczego z Ligą Obrony Kraju i uregulowanie wielu spraw związanych z prowadzeniem modelarstwa lotniczego przez tę organizację, zagadnienie ujęcia sportu modelarstwa lotniczego w jednolitej klasyfikacji sportowej GKKF, zagadnienie importu materiałów modelarskich dla grupy wyczynowych, dalsze prace nad podniesieniem poziomu imprez modelarskich i systemu ich rozgrywania, zacieśnienie współpracy z Zakładem Prefabrykatów Modelarskich i Dyrekcją Centr. Skład. Harcerskiej w celu podniesienia jakości i ilości materiałów modelarskich, zagadnienie postępu technicznego — szczególnie w nowej dziedzinie, jaką jest zdalne sterowanie modeli.









Na zdjęciach od góry: Kazimierz Zborowski z MDK — Wrocław buduje Tu-104 w Jeleniogórskim MDK. Ciekawy model akrobacyjny. Jerzy Kaczorek z Wrocławia przygotowuje swoje modele na zawody. Najmłodsi z MDK - Wrocław, A. Łukasiewicz i B. Szczepaniak, uczą się montażu skrzydeł. Foto: S. Jaśko

PODNIEBNY FRONT

gen. płk A. I. POKRYSZKIN

Publikujemy szósty i ostatni fragment opowieści trzykrotnego Bohatera Związku Radzieckiego generała pułkownika A. Pokryszkina, noszącej tytuł „Niebo Wojny". Autor opisuje w niej wydarzenia poprzedzające napaść Niemców hitlerowskich na ZSRR oraz walki powietrzne w pierwszym dniu wojny na pograniczu Rumunii i Związku Radzieckiego.

Podajemy streszczenie poprzednich fragmentów. Jest maj 1941 rok. Grupa młodych pilotów pod dowództwem Pokryszkina wraca — po ukończeniu kursu — do macierzystego garnizonu w Bielcach. Garnizon ten położony jest w Besarabii, niedaleko granicy rumuńskiej. W przeddzień rozpoczęcia działań bojowych autor wspomnień znajdował się w sąsiednim oddziale, gdzie właśnie o świcie zbudził go sygnał alarmu bojowego — oznaczającego rozpoczęcie wojny niemiecko-radzieckiej. Pokryszkin wraca do macierzystego oddziału i bierze udział w walkach powietrznych, lata na rozpoznanie i bombardowanie, odnosi pierwsze zwycięstwa. W jednej z kolejnych walk ginie dowódca eskadry kpt. Atraszkiewicz. Dowódca pułku mjr Wiktor Piotrowicz Iwanow wyznacza na to stanowisko starszego lejtenanta Pokryszkina.

DOWÓDCA pułku dawał pilotom zadania. Widząc nas, zdążających w jego kierunku, przerwał na chwilę. Wiktor Piotrowicz, wysłuchawszy mego meldunku, zapytał:

— Polecisz z młodymi atakować cele naziemne?

— Proszę wyznaczyć zadanie. Chłopcy rwą się do walki.

— Doskonale. Walki toczą się niedaleko stąd. Trzeba pomóc naszym jednostkom znajdującym się w natarciu.

— Nasi nacierają?

— Nie słyszałeś? Posuwają się w kierunku Kachowki. My atakujemy punkty oporu obrony niemieckiej.

Wieść o natarciu naszych wojsk bardzo nas ucieszyła. Piloci, którzy zarówno z powietrza jak i na mapach codziennie lustrowali cały rejon naszego frontu, najlepiej chyba wiedzieli jak ogromne znaczenie przedstawiają drogi prowadzące na Krym, przecięte już przez wojska nieprzyjacielskie. Dowództwo postanowiło odzyskać utracone tu pozycje.

— Poślij ich na Akimowkę i Nikandrycz — rozkazał dowódca pułku.

Lecimy w kierunku Akimowki. Pod skrzydłami naszych samolotów bomby zapalające. Trzeba zrzucić te „zapalniczki" dokładnie na umocnione zabudowania stacji kolejowej.

Niemcy, jak zwykle, otworzyli do nas silny ogień z dział przeciwlotniczych. Ale to nie może stanowić przeszkody w celnym bombardowaniu: wiemy bowiem, że zbombardowanie wskazanego obiektu ułatwi zadanie wojskom naziemnym. W ślad za mną nurkują samoloty Komlewa, Nikitina, Truda, Supruna.

Po naszym nalocie na Akimowkę nieprzyjaciel wycofał się z tej miejscowości. W pułku dowiedzieliśmy się o tym wieczorem. Wieść o wycofaniu się Niemców nadeszła wraz z podziękowaniem piechurów. Młodzi piloci czuli się podczas kolacji niczym solenizanci. Wszyscy chcieliśmy bardzo wierzyć w to, że lokalny sukces naszych wojsk na południu przekształci się w coś poważniejszego.

Nastrój taki panował kilka dni. Pułk nasz wspierał nacierające oddziały. Jednostki te posuwały się jednak bardzo wolno: do szybkiego, gwałtownego skoku brakowało sił. Piloci myśliwscy rwali się do atakowania celów naziemnych. Od dawna przecież marzyliśmy o tym, aby niszczyć wycofujące się wojska nieprzyjacielskie. Ale pewnego dnia wysłano mnie nagle na rozpoznanie, w gruncie rzeczy, na nasze zaplecze — w kierunku Oriechowa.

— Zwróć uwagę na szosy. Otrzymaliśmy bowiem niepotwierdzone informacje, że ukazali się tam niemieccy motocykliści — dodał Wiktor Piotrowicz, wyjaśniając treść zadania.

Przed wieczorem wystartowaliśmy parą w kierunku wskazanego rejonu. Ciemniejące jesienne niebo przysłaniały tu i ówdzie kłębiaste chmury, na ziemi widniały długie cienie, żółkły drzewa, świeciły bielą chaty. Drogami prowadzącymi w kierunku Dniepru ciągnęły niedużymi grupami na zachód nasze wojska. Posiłki! — mruknąłem sam do siebie i pomyślałem o tych, którzy toczyli ciężkie walki na zachód od Melitopola.

Na drogach — samochody, furmanki, uciekinierzy. Zdążają w kierunku południowo-wschodnim. Już widać Oriechow. Na prawo w górze rwą się pociski przeciwlotnicze. Nasze czy nieprzyjacielskie? Jeszcze kilka minut lotu i wszystko się wyjaśnia: strzelają „Oerlikony".

Mój prowadzony, kapitan Barysznikow, odłącza się nagle ode mnie i skręca w bok. Nie mogę pojąć co on czyni, musimy przecież lecieć dalej, aby określić jakiego rodzaju wojska nieprzyjacielskie zajęły Oriechow. Prowadzony oddalił się jednak w kierunku południowym i zniknął mi z oczu. Widocznie uszkodzili mu samolot.

Na północ od Oriechowa wyrosła zwarta ściana ognia przeciwlotniczego. Przebijać się przez nią — zestrzelą, jeżeli nie przebiję się — nic nie zobaczę. Nabieram wysokości i znikam w chmurach. Lecę jakiś czas na północ, po czym nurkuję do samej ziemi i wyskakuję nad drogę, aby przelecieć nad Oriechowem od strony Zaporoża — czyli nieprzyjacielskich tyłów.

Czołgi, samochody artyleria ciągną bez przerwy w stronę miasta. Samych tylko czołgów widzę ponad sto...

Na południe od Oriechowa drogami jadą tylko furmanki z uciekinierami. Lecę i myślę, jak mało ludzi wie w tej chwili, że nad nimi zawisło już tak straszne niebezpieczeństwo. Smiercionośna lawina lada chwila zaleje widoczne z góry wsie i rejony. W tak krytycznym momencie szczególnie mocno odczuwa się jak ogromna odpowiedzialność spoczywa na każdym szeregowym żołnierzu, jakie znaczenie dla życia innych mają jego działania, wierność obowiązkowi żołnierskiemu...

Po wylądowaniu kołuję wprost przed SD. Zebrali się tu wszyscy piloci. Wiktor Piotrowicz odszedł nieco dalej i patrzy pytającym wzrokiem na mnie.

— Źle! — wyrwało mi się. — W pobliżu Oriechowa aż czarno od niemieckich czołgów i samochodów.

— Dobrze widziałeś?

— Jak was w tej chwili.

Po moim szczegółowym meldunku dowódca szybko idzie do telefonu, pytając mnie po drodze:

— Dlaczego prowadzony przyleciał wcześniej?

— Nie wiem, towarzyszu dowódco.

Pośród pilotów nie widzę wprawdzie swego prowadzonego, ale z tego co powiedział dowódca orientuję się, że jest na lotnisku. Teraz nie ma jednak czasu tym się zajmować, wyjaśnię później. Piloci otaczają mnie, spoglądają z niepokojem w oczy. Nikt o nic nie pyta. Wszyscy rozumieją mnie bez słów: na północ od nas, praktycznie już na naszych tyłach, nacierą nieprzyjaciel.

Dowódca pułku wyszedł z SD.

— Natychmiast przebazowujemy się na lotnisko w Wołodarskoje!

Tak, tej jesieni lotniska szkolne bardzo szybko przekształcały się we frontowe, a zmierzch stał się najdogodniejszą porą doby do przebazowania.

Następnego dnia o świcie pułk nasz przygotował się do szturmowania celów naziemnych, ja zaś otrzymałem zadanie lecieć jeszcze raz w stronę Oriechowa i ustalić dokładnie w jakim kierunku Niemcy posunęli się. Wylot ten, jak się później okazało, był dla mnie bardzo ciężki i trwał aż nazbyt długo — drugiego takiego nie było do końca wojny.

Podczas lotu na rozpoznanie pilot całą uwagę skupia tylko i wyłącznie na nieprzyjacielu. Nasze pozycje, słowem wszystko co nie ma związku z wykonywanym zadaniem, płynie pod skrzydłami prawie niezauważone.

Jest ranek. Doliny i wąwozy zalega gęsta, bielusieńka mgła. Wisi tuż nad ziemią, otulając zabudowania, drogi, drzewa. Na moment wyobrażam sobie ciszę i świeżość jesiennego poranka w samotnej, zagubionej w stepie wiosce, ale oczy uparcie szukają tego, co przyniosła tu wojna.

Lecimy ze Stiepanem Komlewem wzdłuż drogi prowadzącej z Połogów do Oriechowa.

Przed startem uzgodniliśmy kwestię współdziałania w rejonie rozpoznania: jeżeli będzie coś do dokładniejszego obejrzenia, wtedy ja zniżam się, on zaś zostaje w górze.

W stronę Oriechowa jadą drogą nasze samochody. Wzbijam się w górę i po jakimś czasie znów „sonduję" mgłę, zalegającą dolinę. I znów — nasze wojska. A więc Niemcom udało się dotrzeć tu zwycięskim marszem. Będą walki!...

Nurkuję jeszcze raz, tuż koło Oriechowa.

Niemcy!

Rozpłynęli się po wsiach, ukryli w sadach i ogrodach. Gdzie nie spojrzysz — wszędzie czołgi, żołnierze, charakterystyczne kształty obcych samochodów i ciągników. Staram się zapamiętać gdzie i co widziałem, po czym szybko zawracam. Im szybciej zamelduję wyniki rozpoznania, tym cenniejsza będzie moja informacja.

W drodze powrotnej nurkuję jeszcze raz: pragnę odpalić do nieprzyjacielskich maszyn podwieszone pod skrzydłami „Miga" pociski rakietowe. Strzelać do nieprzyjacielskich czołgów takimi pociskami to ogromna satysfakcja. Ale dlaczego prowadzony nurkuje nagle w ślad za mną?

Spoglądam w górę i od razu staje się jasne dlaczego prowadzony postąpił w ten sposób. Za nami leci czwórka „Messerschmittów". Zorientowali się oczywiście, że przylecieliśmy na rozpoznanie i zrobią wszystko, aby nas zniszczyć:

„Messerschmitty" zbliżają się już, od tyłu, do mnie i prowadzonego. Wskutek małej wysokości od razu znaleźliśmy się w niewygodnej sytuacji. Atakują Komlewa. Zwiększyłem gwałtownie prędkość, wykonałem górkę i spieszę mu z pomocą. Jak dobrze, że nie odpaliłem pocisków rakietowych, teraz przydadzą się. Strzelam — pocisk, ciągnąc za sobą ognistą smugę, zniknął w przestworzach. Nie trafiłem! Ale „Messerschmitt", dostrzegłszy moją „maleńką rakietę", odskoczył w bok. Do ogona samolotu Komlewa zbliża się drugi myśliwiec nieprzyjacielski. Ech, żeby go tak trafić kolejnym pociskiem!

Odpalam. Drugi pocisk również przemknął obok. Strzelam z karabinów maszynowych. Trafiam. „Messerschmitt" zaczął dymić, stanął w płomieniach i zniknął pode mną.

Co z Komlewem? W trudnych chwilach pilot ze wszystkich sił stara się być jak najbliżej kolegi, z którym leci w parze. W tym momencie usłyszałem nagle, że samolot mój został trafiony i niemal jednocześnie wyczułem, iż silnik pracuje nierównomiernie. Prędkość malała. Wiem, że zniszczyć do reszty uszkodzony już samolot jest łatwo i bezpiecznie. Hitlerowcy, pewni, że nic im nie grozi, podchodzili kolejno na swych „Messerschmittach" i strzelali do dymiącego, tracącego stopniowo prędkość i stateczność samolotu.

W tych gorzkich chwilach uchwyciłem pewną metodyczną subtelność w strzelaniu przez niemieckich myśliwców do mego samolotu. Otóż chcąc dobrze wycelować, oddawali oni najpierw jedną długą serię z karabinów maszynowych, potem zaś odpalali kilka pocisków z działka. Dzięki temu odkryciu ocalałem i uratowałem samolot. Usłyszawszy bowiem jak kule uderzają o płytę pancerną umieszczoną za oparciem fotela, liczyłem niemalże te uderzenia i starałem się uchwycić moment, kiedy należało, tracąc drogocenną wysokość, rzucić samolot w lewo lub w prawo. Seria z działka przelatywała wtedy tuż obok mego samolotu. I tak leciałem dalej.

Zdawałem sobie jednak sprawę, że nieprzyjacielscy piloci nie dadzą mi spokoju, dopóki nie zobaczą mojego samolotu na ziemi.

Oriechow był już daleko za mną. Szybowałem nad samą drogą. Nie było na niej żadnych znaków życia. A więc pierwsza linia już blisko.

Nagle znów usłyszałem wybuchy pocisków. Stery odmówiły posłuszeństwa. Samolot spada na ziemię. Słyszę huk przelatującego nade mną „Messerschmitta". Trzask — coś łamie się pod samolotem Gwałtownie wstrzymuję pęd ciała lecącego do przodu, uderzam głową o tablicę przyrządów. Błyskawicznie przypominam sobie, że zapomniałem zdjęć okulary. Ból. I — spadam w przepaść...

Gdy tylko przyszedłem trochę do siebie, zorientowałem się, że należy wyjść z kabiny i odejść od samolotu. Spróbowałem — lecz nie miałem siły się podnieść. Krew kapie... Ale skąd? Czyżby oko wybite i koniec już z lataniem? Myśl ta poderwała mnie. Przewaliłem się z trudem przez burtę, zsunąłem po skrzydle na ziemię i zacząłem czołgać.

Huk samolotów nieprzyjacielskich znów się potęgował — trzeba gdzieś się ukryć. Przeczołgałem się pod mostek kolejowy. Moi drapieżni prześladowcy dwukrotnie jeszcze zaatakowali mój samolot i odlecieli.

Usłyszałem odgłosy wystrzałów armatnich. Trzeba wychodzić z ukrycia.

Podszedłem do budki. W głębi podwórza stała starsza wiekiem kobieta. W miarę zbliżania się do niej twarz jej wyrażała coraz większe przerażenie. W pewnym momencie zasłoniła twarz rękami i poczęła płakać.

— Mateńko, tu nasi, czy Niemcy?

— Nasi, synku, nasi!

Jak ogromny sens to proste słowo „nasi" — przecież to tak wiele znaczy teraz dla mnie, dla tej kobiety, dla całego stepu.

— Poproszę wody.

Kobieta szybko przyniosła wiadro i poczęła lać wodę na podstawione przeze mnie dłonie. Chlusnąłem na twarz raz, drugi i nagle stwierdziłem, że widzę na oczy.

Chciałem wykrzyknąć z radości, ale zdołałem zaledwie powtórzyć kilkakrotnie „dobrze".

— Cóż to dobrego, synku, jesteś przecież cały we krwi!

— To nic — mateńko, krew przyschnie, zmyje się. Najważniejsze, że oko całe.

Kobieta cieszy się razem ze mną. Pyta, czy nie jestem głodny. A ja myślę jak podnieść i wywieźć stąd uszkodzony, leżący na ziemi, samolot. Słysząc odgłosy wystrzałów armatnich, nietrudno się było zorientować, że pociski artyleryjskie dolatują również i do tej budki. Nie wolno tu pozostawać dłużej ani minuty.

Na skraju wsi dostrzegłem naszych żołnierzy w hełmach z bronią w ręku. Zaprowadzili mnie rowem łącznikowym do swego dowódcy. Był to dowódca pułku piechoty zajmującego pozycje obronne w pobliżu wsi Małaja Tokmaczka. Obiecał mi dać żołnierzy i samochód, aby wywieźć spod ostrzału samolot, ale najpierw posłał mnie na punkt opatrunkowy.

Punkt medyczny mieścił się w stodole pobliskiego gospodarstwa. Przynoszono tu rannych, a stąd furmankami wywożono obandażowanych, jęczących ludzi. Tym, którzy mogli iść o własnych siłach, udzielano pomocy na podwórku. Rannych było dużo i przychodzili wciąż nowi.

Widząc ile pracy mają lekarze, postanowiłem poczekać. Stałem i patrzyłem w zamyśleniu. Obok mnie przechodził jakiś człowiek w fartuchu, który dawno już utracił kolor bieli.

— Pilot? — zapytał, zatrzymując się, chociaż ubiór mój wyraźnie wskazywał kim jestem.

— Tak.

— Proszę ze mną.

Ledwie zdążyliśmy zrobić kilka kroków, gdy nagle sycząc przeleciał tuż nad nami pocisk i uderzył w dom. Nikt prawie nie zwrócił na to uwagi. Spostrzegłem, jak wskutek wybuchu pocisku część budynku osunęła się. Dwaj żołnierze podskoczyli tam i wynieśli chłopczyka, liczącego około ośmiu lat. Malec był prawie nagi: siła wybuchu zerwała zeń prawdopodobnie odzież i został tylko w spodenkach. Żołnierze trzymali martwego chłopczyka pod ręce. Spojrzałem na jego drobne, zwisające bezwładnie rączki, potem malutką, dziwnie spokojną, bladą twarzyczkę z dużymi otwartymi oczyma. W oczach nie było łez, nie kryło się w nich błaganie ani strach — odniosłem wrażenie, że pytają tylko wszystkich nas, dorosłych: „Widzicie, co ze mną zrobili? Dlaczego tak ze mną postąpili?"

Nie mogłem oderwać wzroku od twarzy dziecka.

Wiele widziałem już w ciągu tych kilku miesięcy pobytu na froncie, straciłem niejednego przyjaciela. Mogłoby się więc wydawać, że moje doznania stępiały. Gniew, żądza zemsty przepełniły serce i nie ma już w nim miejsca na gorycz i cierpienie. Lecz gdy zobaczyłem tego chłopca — doznałem wstrząsu. Takie wstrząsy wyzwalają nowe uczucia.

Poprosiłem o bandaż i wróciłem z łącznikiem, który opatrzył mi ranę, do dowódcy pułku. Tam trwały uporczywe walki, pękały pociski, terkotały karabiny maszynowe i automaty.

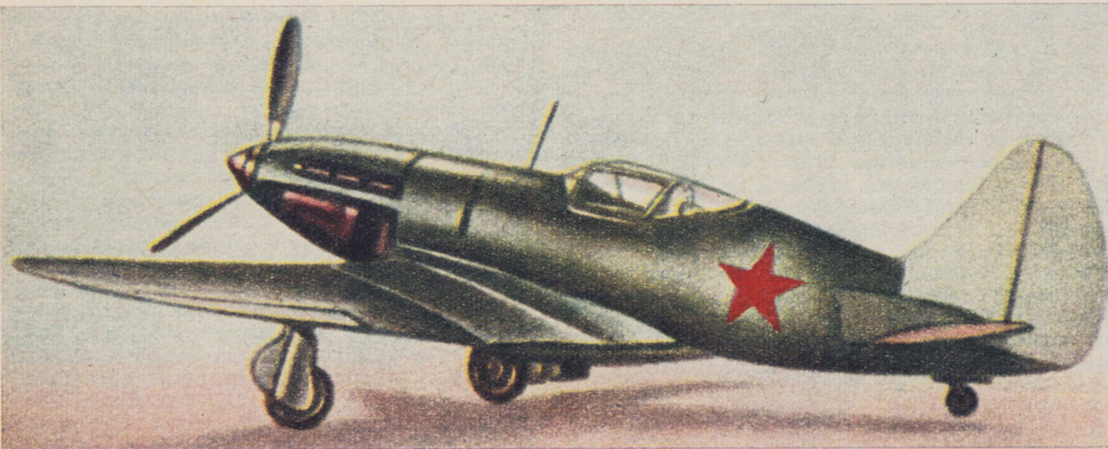
Wkrótce atak Niemców został odparty. Dowódca pułku położył lornetkę i odwrócił się w moją stronę. Na jego zmęczonej, pociemniałej od kurzu i słońca twarzy pojawił się uśmiech.

— Podleczyłeś się? No cóż, bierz ludzi i sprzątnij szybko swój samolot, póki tamci siedzą cicho.

Dowódca rozkazał stojącemu obok niego sierżantowi, aby wziął samochód, żołnierzy i jechał ze mną.

Gdy tylko zbliżyliśmy się do samolotu, moździerze nieprzyjacielskie otworzyły ogień. Widocznie wróg obserwował to miejsce. Musieliśmy ukryć się za budką i czekać.

Mig-3 w locie jest lekki i posłuszny. Jeden ruch drążkiem sterowym zmienia jego położenie. Na ziemi zaś, gdy leży na „brzuchu", jest ciężki i niezwrotny. Do samego niemal wieczora pracowaliśmy w pocie czoła, usiłując podnieść go i postawić na kołach podwozia.



— Już czas wrócić do pułku — powiedział sierżant. — O trzeciej w nocy opuszczamy pozycje.

Usłyszawszy to, krzyknąłem nań widocznie ze zdenerwowania. „Czas wracać", „opuszczamy..." A co ja mam robić, zostawić swój samolot?

Żołnierze wsiedli na samochód.

I już po wszystkim. Kierowca uruchomił silnik ciężarówki. Sytuacja moja była nie do pozazdroszczenia. Zastanawiałem się co czynić.

— Pójdę z tym pułkiem! — powiedziałem. Gdzie oni, tam i ja. Schwyciłem leżącą obok kurtkę, mapnik i szybko wskoczyłem do szoferki.

Ale myśl o samolocie nie dawała mi spokoju. Nie mogę go porzucić. Jak powrócę do pułku bez broni? Sumienie, obowiązek żołnierski nie pozwalały mi porzucić, spalić lub wysadzić w powietrze samolotu, na którym można było jeszcze długo walczyć...

Dowódca pułku nie był ze mnie zadowolony.

— Nie możecie podnieść — więc spalcie! — powiedział stanowczo. — Wkrótce opuszczamy te pozycje.

Spalić w tej chwili samolot też nie było sprawą prostą. Należało w ciemności, pod ostrzałem, wrócić doń, wymontować karabiny maszynowe, zabrać spadochron...

Inaczej bowiem nie mógłbym podnieść ręki, aby zniszczyć własną maszynę. Ale najwspanialsza myśl olśniewa zazwyczaj człowieka w najtrudniejszym momencie. Dlatego usiłowaliśmy podnieść samolot, aby wypuścić podwozie? Można przecież wykopać dół pod nim i w ten sposób postawić bo na kołach! Tak będzie, oczywiście, łatwiej i szybciej.

— Dobrze, weźcie kilku ludzi i spróbujcie — zgodził się w końcu dowódca pułku.

Nawiasem mówiąc, wcześniej zjedliśmy wspólnie w jego ziemiance kolację, porozmawialiśmy szczerze i dzięki temu jego stosunek do mnie zmienił się na moją korzyść. Nietrudno zresztą było mu zrozumieć mnie. Chciałem bowiem tylko tego, czego w gruncie rzeczy i on sam pragnął — uratować samolot.

Siedzieliśmy już w samochodzie, gdy ktoś krzyknął w ciemności:

— O dwunastej macie być tu!

Wyskoczyłem z szoferki natknąłem się na dowódcę.

— Pozwólcie nam wziąć kilka butelek zapalających. Jeżeli nie uda się wypuścić podwozia, wtedy...

— Zgoda.

— A jeśli wypuścimy, towarzyszu dowódco, poproszę waszych żołnierzy, aby jechali ze mną.

— Jedźcie w kierunku miejscowości Połogi. Wycofujemy się w tamtym kierunku.

— Tak jest — schwyciłem w ciemności jego rękę i mocno uścisnąłem.

W stosunkowo krótkim czasie wykopaliśmy dół pod maszyną, wypuściłem podwozie, ogon samolotu oparliśmy na ciężarówce i, mimo panujących ciemności, natychmiast ruszyliśmy drogą prowadzącą do Połogów.

Holować samolot nocą nie jest łatwo. Nikt z nas nie mógł się nawet zdrzemnąć. Przejazdy, mosty, zakręty, samochody jadące w przeciwnym kierunku — trzeba było uważać, aby nie uszkodzić skrzydeł samolotu. Jechaliśmy wolno. Po pewnym czasie mieliśmy już za sobą kilka kilometrów szczęśliwie przebytej drogi. Nad ranem zatrzymaliśmy się obok chaty położonej na skraju niedużej wsi.

Mówiąc szczerze, nie przystanęlibyśmy chyba tu, gdyby stado krów nie zatarasowało nam drogi. Musieliśmy więc czekać. Siedząc w szoferce, dostrzegłem w bramie kobietę. Najprawdopodobniej wypędziła swoją krowę, a teraz patrzyła aż bydło zniknie za wsią. Stała, oparta o słup, smutna, zamyślona.

— Poprosimy ją, może ma coś do zjedzenia — powiedział sierżant.

Przypomnienie o jedzeniu było jak najbardziej na czasie: ze mną było bowiem trzech ludzi, którzy porządnie napracowali się i całą noc nie spali.

— Dzień dobry! — powiedziałem idąc w stronę kobiety. Teraz dopiero dostrzegłem, że jej głęboki smutek wyrażała nie tylko poza, lecz i twarz, oczy. Patrzyła na mój samolot.

— Dzień dobry — odrzekła cicho.

— Nie można by dostać u was coś do zjedzenia? — spytałem.

Kobieta nadal stała nieruchomo i patrzyła na mnie smutnymi oczami.

— Owszem, można — odrzekła, wzdychając ciężko. — A wy co, opuszczacie nas?

Spuściłem wzrok i dostrzegłem na jej nogach stare męskie półbuty — być może po mężu, lub synu. Kobieta westchnęła jeszcze raz, powiedziała:

— Żywności mamy dużo. Ziemia ładnie obrodziła i zapasu trochę przysporzyliśmy. Kto to wszystko teraz zagarnie?

Następnie, powiedziawszy „chodźmy, wołajcie kolegów...", odwróciła się i podążyła w kierunku chaty.

Usłyszałem jak na jej zmęczonych nogach klapią duże męskie pantofle. A mnie jak gdyby przykuło coś do ziemi, jakby przygniotła ciężka, niczym kamień, myśl: „Opuszczacie nas".

Stałem chwilę jakbym wrósł w ziemię, po czym obróciłem się i szybko poszedłem do samochodu. Kierowca patrzył na mnie, czekał co powiem.

— Jedziemy!

Żołnierz siedział nieruchomo.

— Widzisz przecież, że to stado przeszło! Jedziemy!

Samochód ruszył z miejsca. Przejeżdżaliśmy obok wiejskich zabudowań. Istotnie, my, armia opuszczaliśmy malownicze wsie ukraińskie, pracowitych ludzi, nagromadzone przez nich bogactwa naszej ziemi... Zdawałem sobie z tego sprawę, codziennie prawie myślałem o tym, myśl ta tkwiła gdzieś w sercu, ale czytać to w oczach prostej kobiety — żony i matki, było nie do zniesienia. Nie, więcej nie wejdą do żadnej chaty, do żadnego domu, dopóki nie będę mógł spojrzeć prosto w oczy kobiecie — dziecku.

Nie wejdę!

Zatrzymaliśmy się za wsią: musiałem spytać chłopców o drogę. Chłopcy zbiegli się do nas, niczym wróble. Jeden przez drugiego wskazywali drogę, oglądali samolot. Żołnierze dostrzegli w ich rękach plastry miodu.

— Skąd to macie? — spytał sierżant jednego z nich.

— O, tam, rozdają ludziom ule.

— My też możemy dostać miodu?

— Bierzcie nasz, tylko dajcie zapalić.

Żołnierze wymienili machorkę na kilka plastrów miodu i pojechaliśmy dalej. Wkótce zatrzymaliśmy się pod lasem, aby coś zjeść. Podgrzaliśmy w menażkach plastry, natopiliśmy miodu, żołnierze mieli w plecakach chleb. Śniadanie smakowało znakomicie.

W południe przybyliśmy do Połogów. Domy z cegły, szerokie ulice, dawno już nie byłem w mieście. Zatrzymaliśmy się na placu.

Postanowiliśmy bowiem odczepić od samolotu skrzydła i umieścić na samochodzie. Dłużej już tak jechać nie mogliśmy, gdyż drogi zabite były samochodami wojskowymi, uciekinierami i łatwo można było uszkodzić skrzydła.

Kluczy wprawdzie nie mieliśmy, ale był młotek i siekacz — przy pomocy tych narzędzi również można odkręcić nakrętkę. Pomocników miałem aż za dużo — wszyscy chłopcy z miasta. Rozmontowanie samolotu pośrodku miasta — to przecież nie byle gratka dla nich!

Gdy prace dobiegały końca, spytałem chłopców gdzie mieści się szpital: z moim okiem działo się bowiem coś niedobrego. Cała gromada malców udała się ze mną do szpitala. Doktor obejrzał ranę i rzekł do siostry:

— Proszę zarejestrować. Położymy go.

— Tu, u was?

— A gdzieżby indziej?

— Nie mogę leżeć — odrzekłem. Mam samolot.

— Gdzie, w kieszeni?

— Dlaczego w kieszeni? Stoi na placu.

— Rozumiecie coś z tego? — zwrócił się lekarz do siostry. Objaśniłem mu wszystko i poprosiłem, aby opatrzył mi ranę i pozwolił odejść. Lekarz, widząc mój upór, kazał siostrze zmienić mi opatrunek i zrobić zastrzyk.

— Wczoraj był u nas pewien pilot — rzekła siostra, oddzierając przyschnięty do skroni bandaż.

Przypomniał mi się Komlew.

— Wczoraj? — spytałem siostry, chcąc się upewnić.

— Tak. Udzieliliśmy mu pomocy.

— I jest u was?

— Nie, odesłaliśmy go dalej, na tyły.

— A nie mógłbym dowiedzieć się jak on się nazywa?

— Ależ oczywiście. Idźcie, dziewczęta, sprawdźcie w książce ewakuowanych.

„Czyżby Komlew? Dokąd pojechał? Na pewno zawiozą go daleko i nie prędko wróci do pułku" — pomyślałem wspominając szczegóły wczorajszego lotu.

— Był ciężko ranny?

— Lekko. Wylądował za naszą wsią.

Do izby weszła sanitariuszka.

— Lejtenant Komlew.

Prawdopodobnie drgnąłem.

— Znacie go? — spytała siostra.

— Lataliśmy razem.

— No proszę, a postępujecie inaczej. Zostalibyście, zaleczyli ranę...

Po wyjściu z pomieszczenia wyraźnie usłyszałem dalekie odgłosy kanonady artyleryjskiej. Żołnierze czekali na mnie za bramą.

— Jedziemy! — krzyknąłem, idąc do samochodu. Nikt się nie ruszył. — Co się stało?

— Nie słyszycie? Za Połogami droga prowadząca do miejscowości Kujbyszewo już przecięta.

Gdyby można było jechać na wschód, nasza droga z Połogów prowadziłaby do rejonowego miasta Kujbyszewo i dalej do Rozowki, a stamtąd do Wołodarskoje, gdzie właśnie bazował mój macierzysty pułk. Nazwy tych miejscowości wskazywały najkrótszą drogę do swoich. I nagle wszystko runęło.

Nadjeżdżały wciąż nowe samochody. I najważniejsze, że jechały już nie z tej strony, z której myśmy wjechali do miasta, lecz ze wschodu. Ktoś począł opowiadać jak Niemcy zapalili jadące w przodzie samochody. Znów przypomniał mi się Komlew: on był gdzieś tam.

Wokół nas gromadziło się coraz więcej samochodów i furmanek. Dłużej nie było sensu czekać.

— Zapuszczaj!

Pamiętałem o natarciu naszych wojsk w pobliżu Melitopola. A zatem, im szybciej nasz samochód przedostanie się do miasta Osipienko, tym większe będziemy mieć szanse na dotarcie do Wołodarskoje.

KONIEC

SAMOLOT – TUŁACZ
PZL P-24

Ciąg dalszy z nr 12 i 13

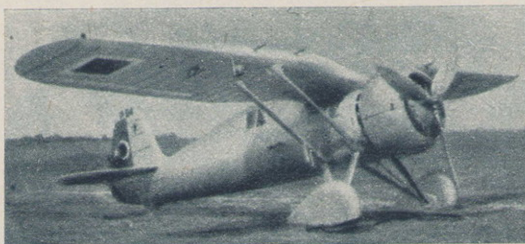
Również w samolotach greckich należało na żądanie odbiorcy (dodatkowo płatne) wprowadzić działka Oerlikon FF zawieszone pod skrzydłami. Należało także zmienić instalację paliwową, wymieniając dotychczasowe zbiorniki na nowe, o większej pojemności, w samolotach P-24A i P-24C, a to dla zwiększenia ich zasięgu. Pociągało to za sobą konieczność przeróbki przegrody ogniowej w przedniej części kadłuba i całkowitej zmiany instalacji olejowej wraz z układem chłodnic. Zmiany te należało sprawdzić w locie. Dlatego też pierwsze zmiany dokonano w jednym z oblatanych już P-24A z serii tureckiej, po czym przeprowadzono w locie próby funkcjonalne nowych instalacji. Po uzyskaniu pomyślnych wyników wznowiono przerwane prace montażowe w „linii greckiej". W zamian za wykorzystany do prób P-24A z serii tureckiej uruchomiono typowy P-24C, odesłany z PZL do Kayserie jako wzorzec. Tymczasem P-24A wydzielony do prób poddany został dalszym badaniom zmierzającym do unowocześnienia samolotów tej linii rozwojowej i polepszenia ich sprawności technicznej.

Według wytycznych Biura Konstrukcyjnego w samolocie tym zamieniono w zespole napędowym geometrię osłon silnika wprowadzając układ NACA o zmniejszonej średnicy oraz poprawiono układ deflektorów silnika i kolektora spalin. W chwycie powietrza, w osłonie na czole silnika wprowadzono stożkową, wyażurowaną kierownicę strug, której wierzchołkiem była osłona piasty śmigła (kołpak). Uwzględniając fakt, że samoloty P-24 użytkowane w krajach bałkańskich będą działały z zapylonych lotnisk polowych, zlecono Wytwórni Silników nr 1 na Okęciu opracowanie przeciwpyłowego chwytu powietrza do gaźnika. W części zasilnikowej poprawiono obrys kadłuba i staranniej oprofilowano łączenia zastrzałów z kadłubem. Oprofilowanie kabiny otrzymało przednią szybę pancerną grubości 35 mm, a w kadłubie w okolicy głowy pilota i z boków wprowadzono stalowe wkładki pancerne. Samolot otrzymał nowocześniejszy system sygnalizacji i łączności radiowej, zmieniono pokładową instalację elektryczną, wprowadzono dwa niezależne systemy rozruchu silnika (rozrusznikiem elektrycznym i sprężonym powietrzem) oraz zmieniono większość przyrządów pokładowych na nowocześniejsze. Pewnym zmianom uległy także skrzydła, w których ścieniono profil od nasady do ostatniego żebra, a obrys zwężono przy końcówce. W czasie wprowadzania wszystkich tych zmian grupa inż. W. Jakimiuka prowadziła staranną analizę ciężarową płatowca. W efekcie zachowano standardowy ciężar własny płatowca, podwyższając równocześnie prędkość maksymalną samolotu do 430 km/h i uzyskując lepsze własności lotne.

W oparciu o ten egzemplarz ustalono dwie dalsze wersje produkcyjne oznaczano w zależności od wariantu uzbrojenia P-24F lub P-24G. W latach 1937—1938 r. Tureckie Zakłady Lotnicze „Tayyare Fabrikasi" w Kayserie rozpoczęły seryjną produkcję P-24A, a następnie P-24C, wypuszczając początkowo po 10, a wkrótce po 20 samolotów miesięcznie. W późniejszym okresie (1938—1939 r.) Zakłady te podjęły także produkcję P-24F. Na przełomie lat 1937—1938 również Rumuńskie Zakłady „Industria Aeronautica Romana" w Brasov rozpoczęły seryjną produkcję P-24C pod oznaczeniem licencyjnym P-24E, wyposażając te samoloty w silniki IAR-14 K II/C/32 lub IAR-14K Mc/36 o mocy 930—970 KM.

Po otrzymaniu z PZL zmian konstrukcyjnych Zakłady w Brasov uruchomiły także wersję P-24F. Z początkiem 1938 r. w Wytwórni PZL na Okęciu uległ wypadkowi bułgarski P-24B pilotowany przez pilota oblatywacza Widawskiego. W czasie lądowania pękła konsolka podpierająca owiewkę lewego koła, w wypadku czego owiewka wciągnięta została pod koło, co spowodowało kapotaż samolotu, a pilot odniósł lekką kontuzję.

Po wypadku zmieniony został system mocowania owiewek, przy czym do użytkowników P-24 wysłano specjalny „Biuletyn" wraz z częściami dla zamiany zawieszenia owiewek na wszystkich użytkowanych samolotach.



W połowie 1938 r. PZL-Okęcie przyjęło dalsze zamówienia z Bułgarii na dostawę do końca 1938 r. 20 myśliwców P-24C oraz 26 myśliwców P-24F do września 1939 r. Przyjęto również dalsze zamówienia z Grecji na 30 płatowców P-24F i sześć P-24G.

Zamówienia zagraniczne (realizowane przez SEPEWE) były popierane przez ówczesne Dowództwo Lotnictwa i Sztab Główny, które mimo olbrzymich braków sprzętowych w polskich pułkach myśliwskich nie kwapiły się z wprowadzeniem do służby lepszych od P-11C pod względem osiągów i uzbrojenia — myśliwców P-24.

Sprawę P-24 i jego przydatności dla potrzeb Polskich Sił Powietrznych poruszył oficjalnie po raz pierwszy ówczesny Dowódca Lotnictwa gen. L. Rayski w dniu 13 października 1936 r. w czasie uzgadniania perspektywicznego „Planu Rozbudowy Lotnictwa na lata 1937—1941" przez Komisję Spraw Uzbrojenia i Sprzętu (KSUS). Referując perspektywy zaopatrzenia lotnictwa polskiego w nowy sprzęt obiecał on wprowadzić m. in. do służby P-24. Niestety, do momentu wybuchu wojny samoloty te przy czynnym poparciu Dowództwa Lotnictwa produkowano w PZL jedynie na eksport.

W dążeniu do opanowania rynków lotniczych na Bałkanach ówczesne Dowództwo Lotnictwa miało pełne poparcie Sztabu Głównego, którego szef płk. J. Sadowski sugerował, że należy poczynić jak najwięcej kroków w celu uzyskania zamówień zagranicznych — „...choćby za cenę opóźnienia własnych potrzeb, ponieważ każde powiększenie możliwości produkcyjnych jest równoważne z trwałym powiększeniem naszych możliwości działania lotnictwa w czasie wojny, przy czym serie płatowców obcych znajdujących się u nas w produkcji mogą być na wypadek wojny zarekwirowane i obrócone dla własnych potrzeb, tworzą one bowiem — „jakby rezerwę naszego sprzętu lotniczego..." W tym samym czasie gen. L. Rayski w referacie „Ogólny plan rozbudowy lotnictwa" stwierdzał, że eksportowane płatowce jakościowo przewyższały te, które produkowaliśmy dla siebie, ponieważ innych nie wzięto by za granicą. Faktem jest, że w latach 1937—1939 Dowództwo Lotnictwa świadomie rezygnowało z nowoczesnego sprzętu mimo pełnych możliwości sprowadzenia dla tych samolotów większej liczby silników Gnome-Rhone i części zamiennych w ramach udzielonego kredytu przez Francję.

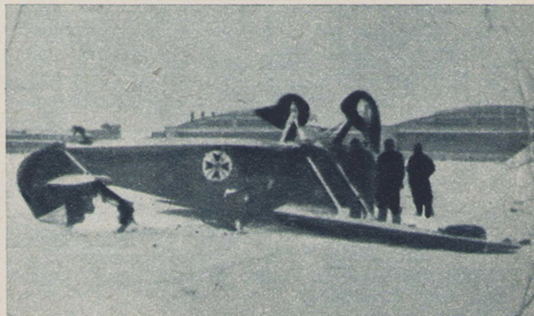
Uruchomienie serii P-24 dla potrzeb polskich mogłoby w tym czasie poprawić sytuację sprzętową w pułkach oraz produkcyjną w Wytwórni PZL, której dyrekcja wobec ograniczonych zamówień krajowych zdecydowana była zwolnić prawie 1 000 pracowników, w tym około 70 inżynieryjno-technicznych. Mimo trudnej sytuacji Zakładu, w drugiej połowie 1938 r. Dział Prób w Locie przy współudziale Instytutu Technicznego Lotnictwa (ITL) przeprowadził szereg prób z P-24 (seria informacyjna) i z doświadczalnym P-24A. Samoloty te przebadano w locie z silnikami francuskim: Gnome-Rhone 14 NO1 (970 KM), Gnome Rhone 14 NO 20/21 (1050 KM), Renault 14T (1020 KM) i włoskim FIAT-A80 Rc (41/1000 KM), z którymi nieco wcześniej badane były również bombowce P-37 „Łoś". Najlepsze wyniki uzyskały płatowce z silnikiem Gnome-Rhone 14 NO 20/21 o mocy 1050 KM. Silnik ten przy wysokiej mocy wyróżniał się zwartą budową, najmniejszym ciężarem własnym i najniższym zużyciem paliwa. Był on jednak trudniejszy od innych w użytkowaniu ze względu na smarowanie specjalnym olejem z domieszką rycyny.

15 marca 1939 r. Niemcy anektowali Czechy i Morawy, a w pięć dni później zajęli litewską Kłajpedę, domagając się Gdańska. W obliczu tych faktów zrozumiano wreszcie, że wcześniej czy później dojdzie do zbrojnego konfliktu z Niemcami. W tej sytuacji Dowództwo Lotnictwa podjęło próby uzyskania gotowości bojowej lotnictwa polskiego i przyspieszenia produkcji zamówionego w PZL sprzętu. Ponadto przeprowadzono rozmowy z PZL w sprawie dodatkowego uruchomienia w drugiej połowie 1939 r. (z terminem dostaw od wiosny 1940 r.) 70 samolotów P-24, w tym 40 typowych P-24F i 30 wyposażonych w silniki Gnome-Rhone 14 ON 20/21 (1050 KM) i uzbrojonych tylko w dwa działka kal. 20 mm z dużym zapasem amunicji. Płatowce te znacznie lżejsze od innych wersji, dysponujące większym nadmiarem mocy, miały osiągnąć prędkość do 460 km/h. Potwierdzały to wyniki prób uzyskane z tym silnikiem na doświadczalnych egzemplarzach P-24 i P-24A. Produkcję P-24 z silnikiem GR-14 NO 20/21 zamierzano uruchomić pod oznaczeniem P-24H dopiero w sierpniu 1939 r., chociaż już w czerwcu i lipcu warsztat miał zaawansowane wykonawstwo szeregu części. Według planu zakładowego montaż pierwszych P-24 z polskiego zamówienia miał ruszyć w listopadzie 1939 r. Ale w lipcu 1939 r. odesłano z PZL do Bułgarii 22 samoloty P-24F (z 26 zamówionych) zatrzymując w Zakładzie 4 płatowce, wobec chwilowego braku śmigieł. Te płatowce Bułgaria miała otrzymać w połowie września.

RYSZARD KACZKOWSKI

CIĄG DALSZY NASTĄPI

Na zdjęciach: U góry — wzorzec P-24C przeznaczony dla Turcji. Z lewej — samolot P-24B zakupiony przez Bułgarię. Z prawej — klasyczny kapotaż pilota doświadczalnego Widawskiego na bułgarskim P-24B.



ZBIERAMY ZNACZKI LOTNICZE

Czechosłowacja. Dla upamiętnienia lotu statku kosmicznego „Woschod" wydano tu blok ząbkowany o wartości nominalnej 3KCS. Bloczek drukowano na papierze kremowym w kolorach niebieskim i fioletowym i przedstawia on fragment globu ziemskiego, statek „Woschod" oraz postacie trzech kosmonautów.

●

Paragwaj. Ukazała się tu seria „Narody Zjednoczone". Seria składa się z 8 znaczków (w tym 3 lotnicze). W skład jej wchodzą m. in. 3 znaczki poświęcone astronautyce. Znaczki te przedstawiają kolejno: za 0,40 g — trzy sputniki komunikacyjne: „Relay", „Syncom" i „Telstar", za 0,50 g — sztuczny satelita (obydwa znaczki reprodukujemy), oraz znaczek lotniczy za 50 g — rakietę „Europa I".

●

Fidżi. Wydano tu serię złożoną z trzech znaczków o wartościach 3 d, 6 d i 1 s. Znaczki wydano z okazji 25-lecia komunikacji lotniczej między wyspami Tonga i Fidżi. Na znaczkach reprodukowany jest samolot i podobizna królowej Elżbiety II.

●

St. Pierre i Miquelon. W związku z pierwszym lotem St. Pierre — Nowy Jork, wydano tu znaczek o wartości nominalnej 100 f, na którym przedstawiono samolot i mapę.

BUGUSŁAW KUROWSKI

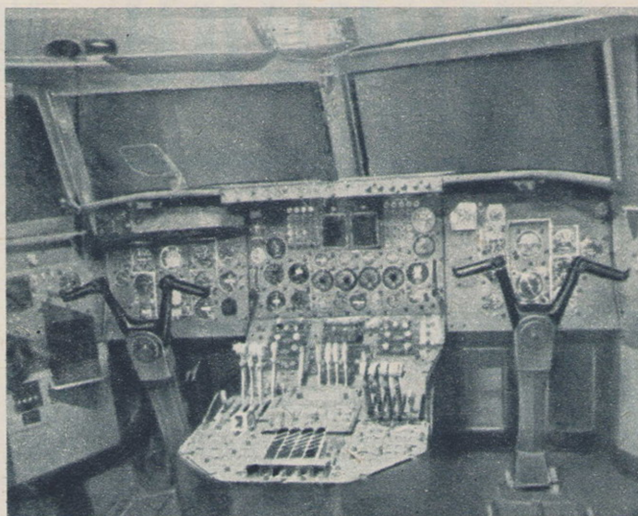




KABINA SAMOLOTU

„Interesuję się lotnictwem, szczególnie transportowym. Proszę więc uprzejmie o podanie dokładnego opisu kabiny nowoczesnego samolotu transportowego" — pisze Zenon Kozerski z Radomia.

Niestety, nie podejmujemy się w skromnych ramach „Poczty lotniczej" realizować tej prośby. Kabina nowoczesnego samolotu, a szczególnie komunikacyjnego czy transportowego, jest bowiem istnym laboratorium, godnym osobnej i obszernej publikacji. Jako dowód publikujemy wnętrze kabiny angielskiego samolotu transportowego „Short Belfast" (patrz zdjęcie).



Kabina samolotu transportowego „Short Belfast".
Foto: „Aviation News".

ODPOWIEDZI RÓŻNE

Tadeusz Malinowski — Szczawno Zdrój. Dziękujemy za cenne uwagi i propozycje dotyczące wydawnictw lotniczych.

Realizacja tych lotniczych życzeń musi jednak być i jest konfrontowana z potrzebami innych dziedzin.

*

Bożena Żeńska i Bożena Podolska — Szczecinek. W sprawie szkolenia spadochronowego prosimy zwrócić się do najbliższego aeroklubu, którym jest **Aeroklub Słupski — Słupsk, ul. Grottgera 18.**

*

Jan Zając — Kraków. Wytwórnie szybowcowe nie mają wiele wspólnego z planami Waszego prywatnego przedsięwzięcia. Odradzamy je zresztą serdecznie. Skonstruowanie napędu nożnego, który by spełniał rolę silnika w konstrukcjach latających, nie jest bowiem wcale, jak się pozornie wydaje, sprawą prostą i na ogół przekracza możliwości odosobnionego amatora.

*

Bogdan D. — Brzesko. Nie ma specjalnej szkoły modelarzy lotniczych. Umiejętności modelarza zdobyć można natomiast w modelarniach aeroklubowych. Z czasem uzyskać tam można również uprawnienia instruktorskie, które pozwalają na podjęcie pracy w modelarni.

Zdobywanie umiejętności modelarskich nie zwalnia z jednoczesnego uczęszczania do szkoły i uzyskania co najmniej średniego wykształcenia.

*

Jan Borkowicz — Wrocław. Od lat zaniechano wydawania kalendarzy lotniczych. Nie ma ich również na rok 1965.

*

Na życzenie **Mariana Kozubka i Ryszarda Oslińskiego z Miejsca Piastowego, Leona Królasa z Krakowa, Zygmunta Kuleja z Czernicy i Adama Wrony z Żegocina** podajemy adresy aeroklubów, w których będą mogli rozpocząć szkolenie lotnicze: **Aeroklub Rzeszowski — Rzeszów, pl. Wolności 2; Aeroklub Krakowski — Kraków, Lotnisko Rakowice; Aeroklub Wrocławski — Wrocław, ul. Lotnicza 14/16.**

Podajemy też adres technikum, w którym zdobyć można zawód lotniczy: **Lotnicze Zakłady Naukowe — Wrocław — Psie Pole, ul. Kiełcowska 43-53** (dawne Technikum Budowy Silników Lotniczych).

*

Henryk Kordek — Szamotuły, Stanisław Sierdak — Trawniki, Adam Kraska — Chełm. Jeśli macie zamiar w przyszłości zostać pilotami samolotów, musicie po ukończeniu szkoły podstawowej wstąpić do szkoły średniej, zapewniającej świadectwo dojrzałości (maturę). Uczniowie zasadniczych szkół zawodowych nie są przyjmowani na szkolenie lotnicze.

O warunkach przyjęć do lotniczych szkół oficerskich pisaliśmy obszernie w numerze 10 „Skrzydlatej Polski" z dnia 7 marca br.

*

Stanisław Chojnacki — Rakowiec, pow. Kwidzyń, woj. gdańskie poszukuje książek o tematyce lotniczej. W zamian odstąpi znaczki lotnicze polskie i zagraniczne oraz silnik modelarski „Jaskółka 2".

Na życzenie podajemy adres najbliższego aeroklubu — **Aeroklub Gdański — Gdańsk Wrzeszcz, Lotnisko**, w którym można uzyskać informacje co do szkolenia lotniczego.

*

Krzysztof Wilamski — Warszawa, ul. Skaryszewska 11 m. 6 odstąpi kompletne i oprawione roczniki czasopisma „Skrzydła i motor".

*

Jan Lerchenfeld — Gdańsk-Siedlce. Ma Pan rację. Opisane w liście przypadki miały miejsce w historii lotnictwa i były opisane w literaturze zagranicznej. Na gorąco nie jesteśmy jednak w stanie podać dokładnej bibliografii.

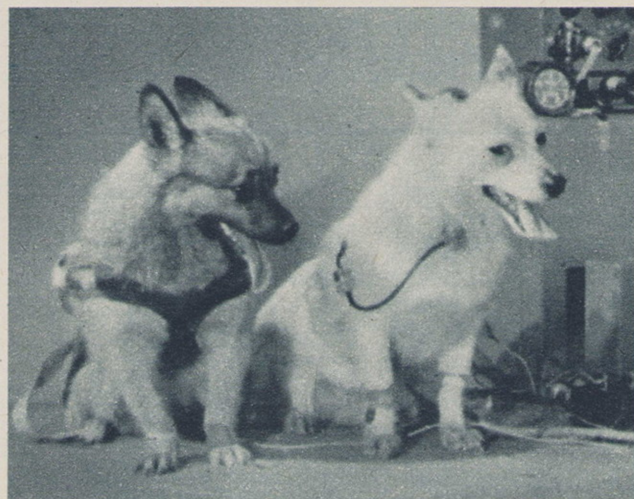
*

Bartłomiej Witold Borkowski — W sprawie przeniesienia do innej jednostki należy zwrócić się do komendanta jednostki wojskowej, w której odbywacie zasadniczą służbę wojskową.

CZWORONOŻNI KOSMONAUCI

Ewa Zwierzyńska z Poznania pisze w swym liście: „Interesuję się astronautyką. Na tle astronautycznych doświadczeń z psami powstał między mną a kolegą spór. Twierdzę mianowicie, że w Związku Radzieckim przeprowadzono próby z psem (rodzaju żeńskiego), który zwie się „Albina". Kolega twierdzi natomiast, że owszem „Łajka", „Striełka", „Biełka" latały w Kosmosie, ale żadna „Albina" nie wzniosła się na kosmiczną wysokość. Kto ma rację?

Rozróżnić tu trzeba loty okołoziemskie czworonogich pasażerów od wysokościowych lotów rakietowych. Właśnie m. in. psy „Albina" i „Małyszka" (patrz zdjęcie) były doświadczalnymi pasażerami radzieckich rakiet wysokościowych.



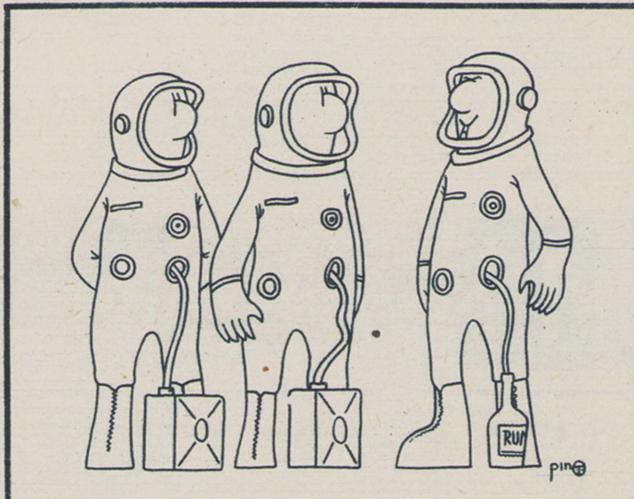
Czworonożni pasażerowie radzieckich rakiet wysokościowych — „Albina" i „Małyszka".
Foto: Agencja Prasowa „Nowosti" (APN)

*

Zygmunt Jędrzejczak — Golew, pow. Pleszew i Józef Wisła — Czarnków. W sprawie prenumeraty czasopism zagranicznych prosimy pisać pod adres: Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagran. „Ruch", ul. Wronia 23.

POTRZEBNY INSTRUKTOR

Aeroklub Gdański przyjmie do pracy instruktora szybowcowego — samolotowego. Zapewnione tymczasowe mieszkanie. Zainteresowani proszeni są o kierowanie podań pod adresem: Aeroklub Gdański, Gdańsk-Wrzeszcz, lonisko.



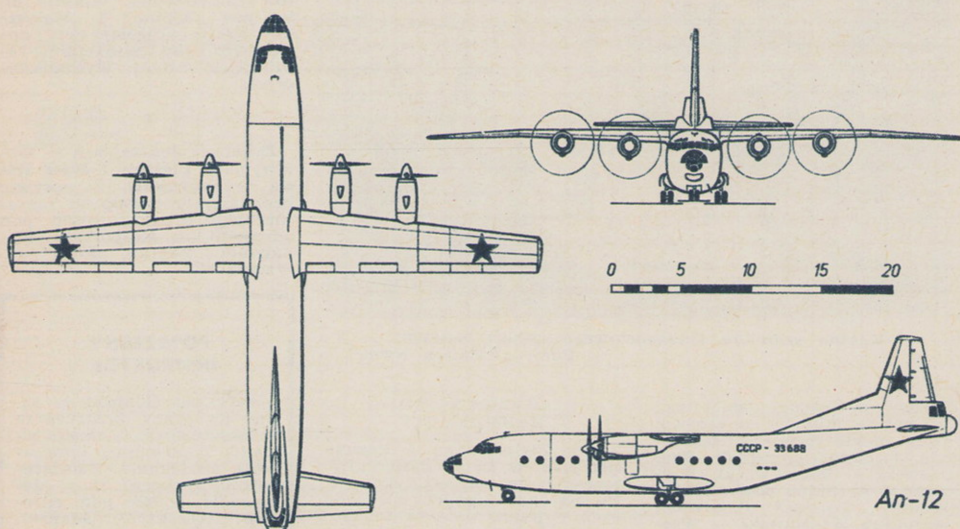


WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52
tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji:
Warszawa 10,
ul. Widok 8.
Telefon: 27-33-78

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

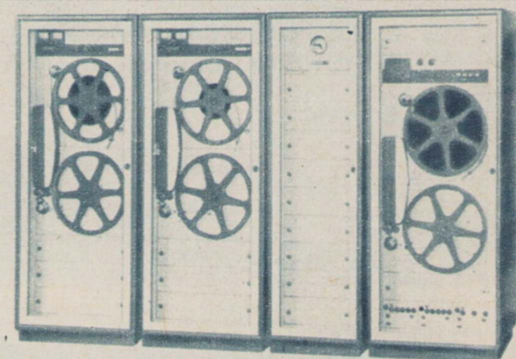
Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Srebrna 12, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 2123 E-62



SAMOLOT TRANSPORTOWY AN-12

Radziecki samolot transportowy An-12 jest eksportowany m. in. do szeregu krajów Azji i Afryki. Rozpiętość — 38 m, długość — 37 m, wysokość — 9,8 m, ciężar całkowity — 55 000 kG, prędkość przelotowa — 550 km/h, zasięg — 3 500 km. 4 silniki turbośmigłowe AI-20, każdy o mocy 4 000 KM. Rysunek i dane — wg czasopisma „Aero-Sport" (Niemiecka Republika Demokratyczna.

MAGNETOFON LOTNISKOWY

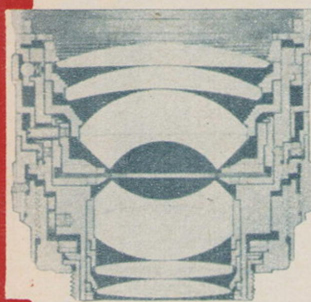


Zakłady czechosłowackie TESLA opracowały tranzystorowy magnetofon 15-kanałowy przeznaczony dla lotniczej służby ruchu. Umożliwia on nieprzerwany 24-godzinny zapis 14 różnych poleceń i informacji oraz 1 kodowanej informacji czasowej powtarzanej co 1 min. Szerokość taśmy magnetycznej — 16 mm, długość ok. 2 100 m. Zasilanie z sieci prądu zmiennego oraz awaryjne — z akumulatorów. Prędkość przesuwu taśmy — 4,75 cm/sek.



„AGWAGON"

Zakłady Cessna z USA opracowały nowy 1-miejscowy samolot rolniczy M-188 „Agwagon", którego prototyp odbył pierwszy lot 19. II. 1965 r. Konstrukcja metalowa. Silnik Continental 0-470 R o mocy 230 KM. Ciężar całkowity (max.) — 1 500 kG. Dodajmy przy okazji, że decyzja zakładów Cessna w sprawie podjęcia produkcji samolotów rolniczych została spowodowana powodzeniem zakładów Piper, które w 1964 r. sprzedały około 500 maszyn rolniczych „Pawnee".

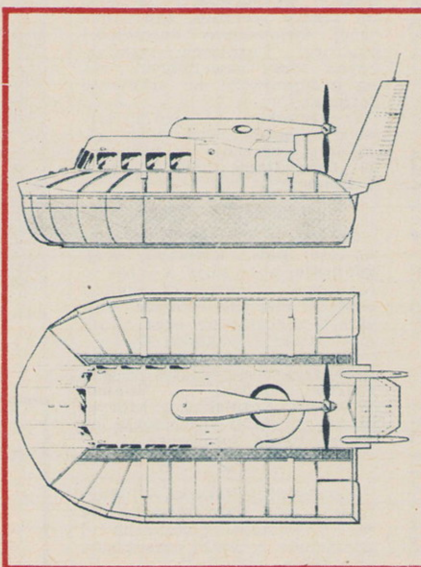


OKO „RANGERA-VIII"

Mało znanym faktem jest, że amerykański statek kosmiczny „Ranger VIII" był wyposażony w obiektywy francuskie Angenieux M1. Kamery „Rangera" dostarczyły 7000 zdjęć Księżyca. Dane obiektywów: ogniskowa 25 mm, siła światła 1:0,95, kąt widzenia 30°, przysłona 0,95—22 oraz głębia ostrości — od 0,5 m do nieskończoności. Rysunek przedstawia konstrukcję obiektywu M1.

NOWY PODUSZKOWIEC

Po wielu latach prób zakłady angielskie Westland opracowały pełnosprawny poduszkowiec uniwersalny przeznaczony dla linii pasażerskich obsługiwanych dotąd przez statki żeglugi przybrzeżnej. Dotychczas zbudowano 6 pojazdów SRN-5, z których 3 przechodzą próby w Anglii, pozostałe zostały zakupione w celach licencyjnych przez USA (zakłady Bell) i Japonię (zakłady Shin Mitsubishi). Norwegia i NRF zamówiły dalsze SRN-5 dla przybrzeżnej obsługi turystycznej. Zakłady Westland mają w tym roku zbudować 10 pojazdów tego typu. 1 Silnik Bristol-Siddeley „Gnome" o mocy 900 KM. Dane SRN-5: Długość — 12,0 m, szerokość — 6,9 m. Ciężar własny — 4,8 T, ciężar całkowity — 7 do 8 T, ładunek handlowy — 16,4%, ciężaru całkowitego. Prędkość max. — 130 km/h, przy fali wysokości 1,5 m — 65 km/h, zasięg — 445 km, czas działania — 3,5 h. Obecna cena — 75 500 f. szterl. Liczba pasażerów — 20; załoga — 1 osoba.



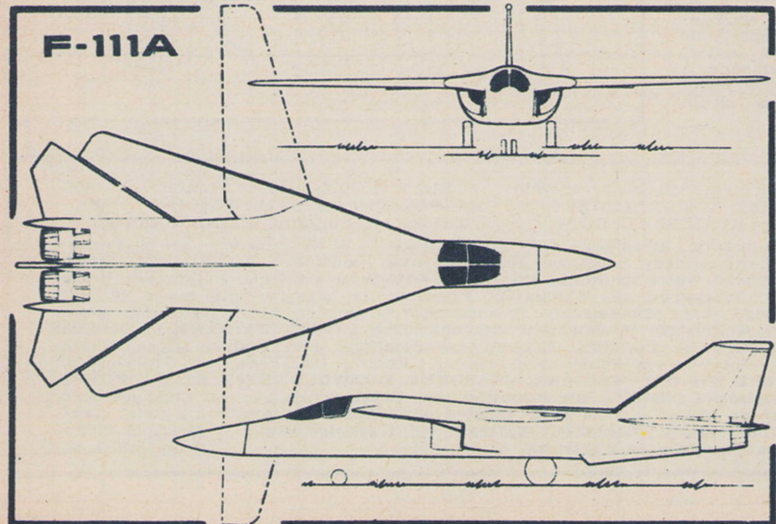
DWIE SEKUNDY

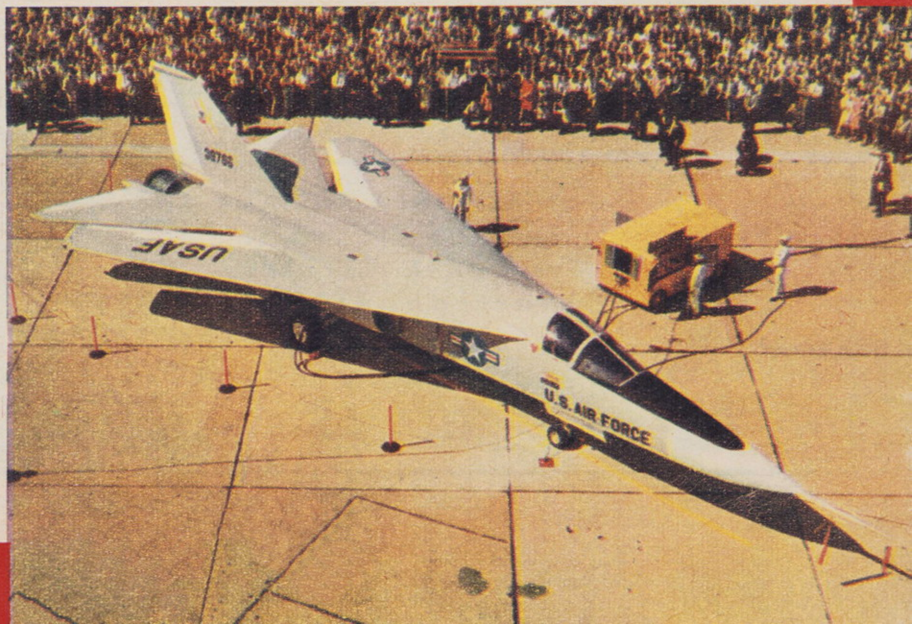
Zdjęcie przedstawia ostatni nieudany start (2. III. br.) amerykańskiej rakiety „Atlas-Centaur" Po 2 sekundach lotu rakieta zwaliła się w Cape Kennedy wskutek zakłóceń w pracy dwóch silników. Rakieta spłonęła. Straty wynoszą: koszt rakiety — 12 mln dol., uszkodzenia wyrzutni — 4 mln dol. Prawdopodobnie ulegnie opóźnieniu związany z tą rakietą amerykański program lądowania na Księżycu.



F-111

Samolot wojskowy USA o zmiennym w locie skosie skrzydeł (zakres od 16 do 72,5 stopnia) przechodzi obecnie wstępne próby prototypowe w locie. Wersja F-111A jest samolotem sił powietrzych, F-111B — sił morskich. 2 silniki dwuprzepływowe TF-30 — P1 każdy o ciągu 13 600 kG z dopalaczem. Załoga — 2 osoby (miejsca obok siebie). F-111A: Rozpiętość max.— 19,2 m, długość — 21,99 m, wysokość — 5,22 m, ciężar własny — 19,05 T, ciężar całkowity — 34,93 T, ładunek wojskowy — 9,07 T, prędkość max. na wysokości powyżej 18 km — M = 2,5, na wysokości poniżej 150 m — M = 1,2, zasięg — 3 200 km, rozbieg — 900 m. F-111B: Rozpiętość max. — 21,34 m, długość — 20,35 m, wysokość — 4,8 m, ciężar własny — 19,5 T, ciężar całkowity — 30,39 T. Pierwszy F-111A kosztował ok. 11 mln dol. Przewiduje się produkcję 1 700 maszyn przy cenie samolotu 3 mln dol. Samolot ma wejść do służby w latach 1966—67.





LOT

POLSKIE LINIE LOTNICZE ▪ ПОЛЬСКИЕ АВИАЦИОННЫЕ ЛИНИИ ▪ POLISH AIRLINES

NOWINY
NEWS
ИЗВЕСТИЯ

Nr 39 ● Kwiecień 1965

NIŻSZE CENY — WIĘCEJ TURYSTÓW

PIĘKNO Polski, nadmorskie plaże, puszcze, jeziora, ciekawe, pełne zabytków historycznych i architektonicznych miasta — powodują, że kraj nasz jest niezwykle atrakcyjny dla wielu zagranicznych turystów. Zachodnioeuropejskie biura podróży zachęcają do odwiedzenia polskich Mazur, Tatr, Krakowa, Warszawy, Gdańska i Wieliczki, propagując zarazem najszybszą formę podróży — zbiorowe i indywidualne wycieczki lotnicze. Ze szczególnym uznaniem przyjęto więc ostatnio wprowadzenie znacznych zniżek dla turystów, udających się samolotami do Polski. Inicjatorem były Polskie Linie Lotnicze LOT oraz inne towarzystwa lotnicze, obsługujące Warszawę.

Zniżki obowiązują od 1 kwietnia br., a ich wysokość jest dość poważna. Dla przykładu podajmy, że minimalne ryczałtowe ceny sprzedaży wycieczek do Warszawy wynoszą w dolarach USA (w nawiasach podajemy normalną taryfę tam i z powrotem): z Kopenhagi — 74.90 (114), Amsterdamu i Brukseli — 115.70 (157), Aten — 157 (234.10), Belgradu — 98 (127.70), Frankfurtu — 98 (133), Genewy — 125.50 (170.30), Helsinek — 141.20 (214.60), Londynu — 151.50 (204.10), Mediolanu — 125.50 (170.30), Oslo — 109.20 (166.10), Paryża — 137 (185.90), Rzymu — 145.80 (197.80), Sztokholmu — 109.20 (166.10), Wiednia — 77.30 (94.90), Zagrzebia — 89.50 (121.50), Zurichu — 112.70 (153) i z Dubrownika — 114.70 (155.70).

Jak wynika z powyższych zestawień, tak znaczna zniżka kosztów podróży lotniczej do Polski powoduje, że zagraniczny turysta zapłaci mniej za udział w dwutygodniowej wycieczce do naszego kraju (wraz z podróżą samolotem) niż wynosi normalna cena biletu. Trudno się więc dziwić, że obniżka ta spotkała się z ogromnym zainteresowaniem zagranicznych biur podróży oraz turystów, z których wielu planuje tani i atrakcyjny urlop w Polsce. Warto dodać, że zniżki powyższe przysługują również turystom udającym się z Warszawy do wymienionych portów lotniczych.

Uzyskane przez nas informacje dowodzą, że najbliższy sezon turystyczny przyniesie nam wielu nowych pasażerów z różnych krajów Europy zachodniej, południowej i północnej. Niskie ceny i piękno naszego kraju są bowiem silnym magnesem dla turystów.

ЦЕНЫ НИЖЕ — ТУРИСТОВ БОЛЬШЕ

ПОЛЬША — страна, чрезвычайно привлекательная для иностранных туристов; их влечет сюда красота этой земли, — приморских пляжей, живописных лесов, многочисленных озер, городов полных историческими памятниками и архитектурными достопримечательностями. Западноевропейские бюро путешествий приглашают посетить наиболее интересные места Польши — Мазуры, Татры, Краков, Варшаву, Гданьск, Величку, рекомендуя одновременно пользоваться самым скорым видом путешествий — коллективными авиационными экскурсиями. Поэтому с большой признательностью и полным одобрением было принято решение о введении значительно более низких цен на билеты на туристские полеты в Польшу. Инициатором снижения цен были Польские авиационные линии ЛОТ и другие авиакомпании, обслуживающие Варшаву.

Сниженные цены вводятся уже с 1-го апреля с. г. Разница в цене весьма ощутима. Приведем, в качестве примера, несколько минимальных цен на билеты для участников туристских экскурсий в Варшаву, в долларах. Из Копенгагена такой билет будет теперь стоит 74.90 доллара (для сравнения: нормальный тариф туда и обратно — 114 долларов), из Амстердама и Брюсселя — 115.70 (нормальный — 157 долларов). И далее, соответственно: из Афин — 157 (234.10), из Белграда — 98 (127.70), из Франкфурта — 98 (133), из Женевы — 125.50 (170.30), из Хельсинок — 141.20 (214.60), из Лондона — 151.50 (204.10).

Туристы из Милана будут теперь платить за билет на экскурсию в Варшаву 125.50 доллара (нормальный тариф — 170.30 доллара). Из Осло — 109.20 (соответственно 166.10), из Парижа — 137 долларов (185.90), из Рима — 145.80 (197.80), из Стокгольма — 10920 (166.10), из Вены — 77.30 (94.90), из Загреба — 89.50 (121.50), из Цюриха — 112.70 (153), из Дубровника — 114.70 (155.70).

В итоге столь значительного снижения цен интуристы будут теперь платить за участие в двухнедельной экскурсии в нашу страну (включая сюда и путешествие самолетом) меньше, чем составляет нормальная цена билета. Поэтому неудивительно, что объявление о снижении цен было встречено с огромным интересом в заграничных бюро путешествий и среди туристов, многие из которых уже планируют дешевый и интересный отпуск в Польше.

LOWER FARES — MORE TOURISTS

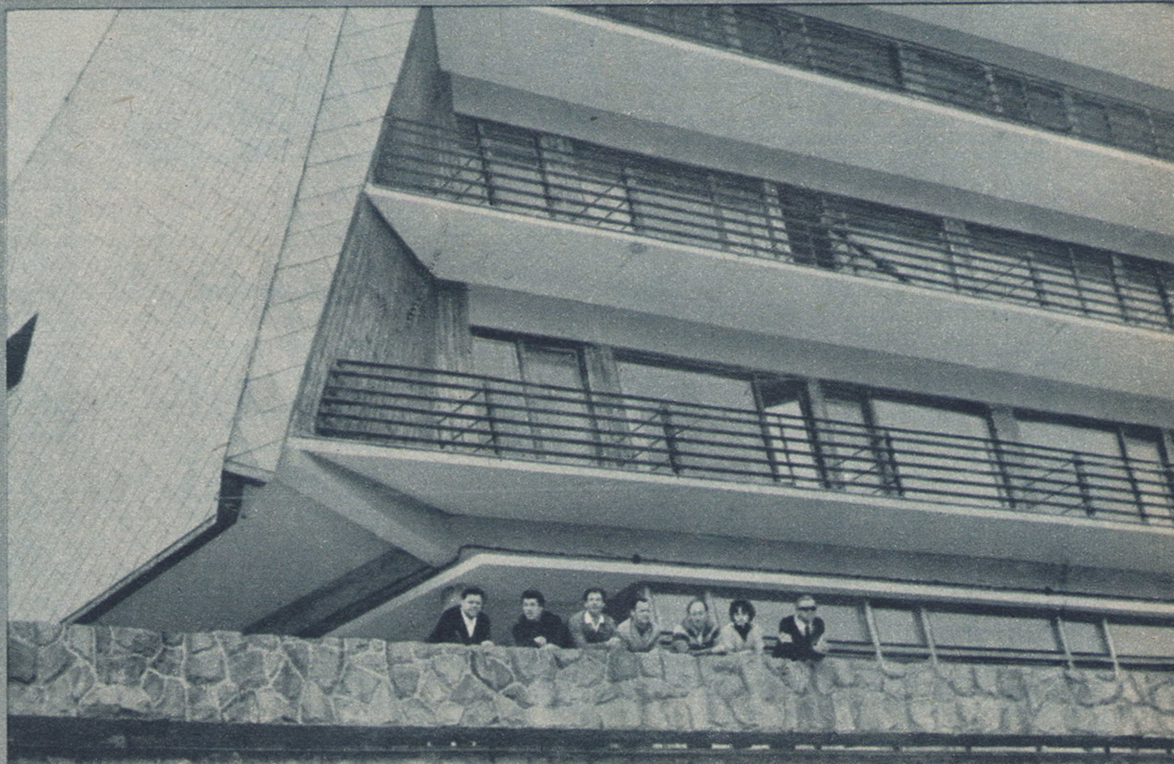
THE dunes beaches of the Baltic coast, beatiful forests and lakes, the towns remarkable for historical and architektonic sights, determine Poland as a rich in holiday country. No wonder that a number of Travel Agencies in Western Europe take keen interest in the promotion of tourist traffic to many atractive spots like High Tatras, the Mazurian Lakes, Cracow, Warsaw, Gdansk and Wieliczka, and no wonder that the most comfortable way of travel by air is made of the first offer to groups and individual tourists. Undoubtely the new and very economic inclusive holiday terms introduced by Polish Airlines „LOT" in co-operation with other Airlines will atract many more tourists this year.

The new „All-in" rates will be effective April 1st onwards and will compare with normal round trip fares (given in brackets) as follows: from Copenhagen 74.90 dol (114), Amsterdam and Brussels 115.70 dol (157), Athens 157 dol (234.10), Belgrade 98 dol (127.70), Frankfurt 98 dol (133), Geneva 125.50 dol (170.30), Helsingfors 141.20 dol (214.60), London 151.50 dol (204.10), Milan 125.50 dol (170.30), Oslo 109.20 dol (166.10), Paris 137 dol (185.90), Rome 145.80 dol (197.80), Stockholm 109.20 dol (166.10), Zagreb 89.50 dol (121.50), Zurich 112.70 dol (153.—) and Dubrovnik 114.70 dol (155.70).

The reader will note that „All-in" holidays in Poland including a forthnight's stay and air transportation both ways work out at considerably less than the normal return air fare. These new terms have aroused a great interest in many countries of Western Europe among, the Travel Agents and tourists, many of whom undoubtely will take the advantage of reasonable in cost and atractive holidays in Poland.

The advance bookings indicate that during this Summer Poland will be visited by an much increased number of tourists from all of Europe, for the beauty of the country and low cost of visit obviously make of Poland an very atractive offer to foreign tourists.

W tym pięknym, doskonale wyposażonym domu wypoczynkowym „Transportowiec", przebywają na wczasach kondycyjnych członkowie personelu latającego LOTu.





Dorocznym zwyczajem, w ostatnią sobotę karnawału odbył się w salach restauracyjnych warszawskiego Hotelu Bristol Wielki Bal Lotniczy. Zorganizowany on został przez Dział Reklamy i Wydawnictw PLL „LOT" przy współudziale towarzystw lotniczych, posiadających swe przedstawicielstwa w Warszawie: Aeroflot, Air France, Air India, Alitalia, Austrian Airlines, British European Airways, British Overseas Airways Corporation, Ceskoslovenske Aerolinie, Interflug, Jugoslovenski Aerotransport, KLM, Pan American Airways, Sabena, Swissair, Scandinavian Airlines System oraz Trans World Airlines.

Do tańca przygrywały dwa znakomite zespoły muzyki rozrywkowej, humor i piosenkę reprezentowali — Józefina Pelegrini oraz Mieczysław Walewski. Wystąpiła również gościnnie, serdecznie witana piosenkarka radziecka — Tamara Miansarowa. Wśród balowej publiczności spotkaliśmy także znanych aktorów warszawskich oraz wielu znanych dziennikarzy.



Śpiewa Tamara Miansarowa. Nagrodziły ją huczne oklaski.

LOTNICZY BAL

GOŚĆ Z MONGOLII

Ostatnio przybył do Warszawy minister komunikacji Mongolskiej Republiki Ludowej — Gumbo Surin (na fot. w środku). Na lotnisku Okęcie witał go wiceminister komunikacji PRL — Jan Rustecki (drugi z prawej), przedstawiciele Ministerstwa oraz Ambasady Mongolii w Warszawie. Z ramienia PLL „LOT" powitał gościa Kazimierz Wierzbicki, zastępca dyrektora LOT-u do spraw eksploatacji.





Przy tym stoliku bawią się pracownicy i goście towarzystwa lotniczego Air India.

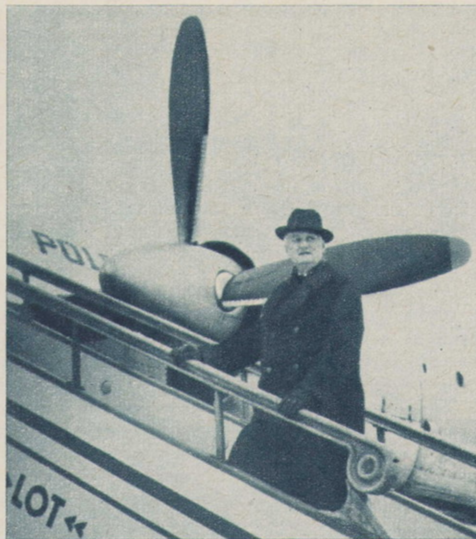
GRONOWSKI

Po utworzeniu Polskich Linii Lotniczych „LOT" w 1929 roku ogłoszono konkurs na znak firmowy. Zdobywcą pierwszej nagrody i autorem projektu był Tadeusz Gronowski. Znak ten do dziś jest znanym biletem wizytowym LOT. Z okazji podwójnego jubileuszu 50-lecia pracy twórczej i 70 rocznicy urodzin przedstawiamy naszym czytelnikom autora LOT-owskiego żurawia.

Twórczość artystyczna Tadeusza Gronowskiego zapoczątkowała rozwój współczesnego plakatu polskiego i grafiki użytkowej. Pracę twórczą artysta rozpoczyna w 1914 roku. Studiuje na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej. Na Międzynarodowej Wystawie w Paryżu w 1925 roku otrzymuje Grand Prix za twórczość plakatową. Ogółem artysta posiada blisko 500 reprodukowanych projektów plakatów.

Poważne osiągnięcia zdobywa jako projektant dekoracji wnętrz. Na wystawie światowej w Nowym Jorku w 1939 r. otrzymuje złoty medal, podobnie za sztukę dekoracyjną w Paryżu.

W latach powojennych uzyskuje nagrodę na Ogólnopolskiej Wystawie Plakatu w 1953 r. oraz w 1961 na wystawie „Polskie dzieło plastyczne". Tadeusz Gronowski poświęca wiele czasu pracy społecznej. Już trzeci raz wybierany jest Prezesem Zarządu Głównego Związku Polskich Artystów Plastyków. Za działalność artystyczną i pracę społeczną Tadeusz Gronowski otrzymał wiele wysokich odznaczeń państwowych.





TOWARY NA EKSPORT

Centralny Port Lotniczy na Okęciu jest poważną stacją przeładunkową dla wielu towarów, wysyłanych drogą lotniczą z Polski za granicę.

Na zdjęciu załadunek towarów do samolotu Aeroflotu. Po czterogodzinnym locie znajdą się one w Moskwie, oddalonej od Warszawy o 1.250 km. Prosimy i zwrócenie uwagi na nowoczesny sposób załadunku. Zainstalowana na samochodzie terenowym taśma podaje skrzynki prosto do wnętrza samolotu.

NARESZCIE

Poważnym problemem dla wielu towarzystw lotniczych jest sprawa jak najszybszego dowozu pasażerów z centrum miasta do lotniska. Zwiększający się ruch samochodowy, autobusy, tramwaje i trolleybusy, a także liczne światła regulujące ruch uliczny powodują, że niejednokrotnie podróż samolotem na odległość kilkuset kilometrów trwa niewiele dłużej niż dojazd do miasta.

W rozmaitych metropoliach w różny sposób radzą sobie towarzystwa lotnicze z tym problemem. Do najczęściej spotykanych, choć nie najtańszych, należy helikopterowa komunikacja pasażerska pomiędzy lotniskiem, a miejskim biurem lub dworcem lotniczym. Również i w Warszawie próbowano uruchomić połączenie helikopterowe na trasie: dach Grand Hotelu — Okęcie. Z różnych przyczyn zaniechano jednak tego sposobu transportu, nie zapominając jednak o jak najekonomiczniejszym rozstrzygnięciu problemu dowozu pasażerów na lotnisko. Wytężone prace i badania przyniosły owoce i oto w pierwszym dniu kwietnia br. uruchomiona została linia komunikacyjna łącząca gmach Biura Miejskiego LOT-u przy ul. Waryńskiego z Centralnym Portem Lotniczym na Okęciu. Jest to czterolinowa kolejka, wsparta na żelbetonowych słupach. Wygodne wagoniki mieszczą w sobie po cztery osoby i suną po linie w niewielkich odstępach, co pozwala na szybki przerzut znacznej ilości pasażerów. Dodatkowym walorem jest możność oglądania panoramy Warszawy z lotu ptaka. Uroczystość otwarcia kolejki odbyła się, jak zwykle w Locie bez taniej i hucznej reklamy, przy udziale grupki specjalnie zaproszonych dziennikarzy, którzy odbyli dziewiczy rejs na Okęcie. Cena biletu wynosi tylko 5 złotych. Można również nabywać abonamenty miesięczne w cenie 80 zł w Dziale Reklamy i Wydawnictw Lotu, tel. 22-40-73. Dzieci i żołnierze płacą połowę.



KONDYCYJNE WCZASY



Poranna gimnastyka. Chętnych nie brak. Ruch na świeżym powietrzu jest dobrą zaprawą do narciarskich zjazdów.



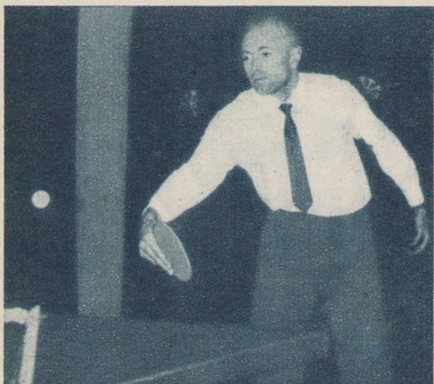
Po obiedzie krótki wypoczynek. Można wtedy podowcipkować w miłym towarzystwie. Na leżaku radiooperator pokładowy Ryszard Zakrzewski.

Praca załóg samolotów komunikacyjnych wymaga doskonałego zdrowia, silnej odporności psychicznej, dobrego samopoczucia. Dlatego też PLL LOT wiele uwagi poświęcają swemu personelowi latającemu. Nasi piloci, nawigatorzy, radiooperatorzy, mechanicy i stewardessy mają m. in. możność i obowiązek wypoczywania na wczasach kondycyjnych. Korzystają oni ze związkowego domu wypoczynkowego „Transportowiec" w Olszówce Górnej. Wygodnie urządzone pokoje, sprzęt sportowy, doskonałe, wysokokaloryczne i smaczne wyżywienie oraz przepiękne okolice Bielska Białej stwarzają doskonałe warunki dla wypoczynku, regeneracji zdrowia fizycznego i psychicznego.

Kierownictwo domu nie szczędzi starań, aby dwutygodniowe wczasy były jak najbardziej urozmaicone.



LOTowskie małżeństwo — stewardessa Joanna i radiooperator Jarosław Sabiłło.



Serwuje kapitan Mieczysław Łysik, kierownik turnusu. Nawet wieczorem nie sposób tu się nudzić.



Apetyty dopisują, zwłaszcza, że wyżywienie jest smaczne i urozmaicone. Od lewej: stewardessy Alina Kurzela, Maria Rykowska i Krystyna Szymańska oraz pilot Ireneusz Kucharski.

W GOŚCINIE U CSA



Pan E. Zachar i sekretarka dyrektora handlowego LOT-u — Zaneta Guellard w przyjemnej rozmowie.

Stało się już tradycyjnym zwyczajem, że warszawskie przedsiębiorstwo Czechosłowackich Linii Lotniczych zaprasza w Dniu Kobiet pracownice Dyrekcji, Biura Miejskiego oraz obsługi naziemnej LOT-u. Nasze Panie obdarowane zostały barwnymi chusteczkami ČSA, brały udział w atrakcyjnej zgaduj-zgaduli, piły znakomite wino i wymieniały poglądy na tematy lotnicze. Toast za zdrowie naszych Pań wzniósł szef przedstawicielstwa ČSA pan E. Zachar.



NA WEEKEND DO WIEDNIA

Przez dwa tygodnie bawiła w Polsce grupa austriackich dziennikarzy oraz przedstawicieli biur podróży i władz turystycznych, którzy zwiedzali nasz kraj, interesując się możliwościami rozszerzenia wymiany turystycznej. Dodajmy, że byli oni m. inn. gośćmi LOTu. Ze szczególnym zainteresowaniem przyjęli wiadomość, że polscy turyści będą mogli przylatywać do Wiednia na sobotnie i niedzielne weekendy. Doświadczenia tej formy turystyki (np. do Pragi) pozwalają przypuszczać, że chętnych będzie wielu. Na zdjęciach obok prezentujemy naddunajską stolicę.





NA TRASIE ZAGRZEB

Już w najbliższym czasie zostanie uruchomiona nowa linia lotnicza LOTu do Rzymu przez Zagrzeb. Dzięki temu połączeniu zostanie znacznie skrócona podróż z Polski do przemysłowych rejonów Jugosławii, do Lublany i Słowenii, w najpiękniejsze tereny turystyczne — w Alpy, nad Adriatyk do Rijeki, słynnych grot w Postojnej oraz do Plitwickich Jezior.

Na zdjęciach prezentujemy Plac Republiki w Zagrzebiu i muzułmański meczet w Sarajewie.





NASZE STEWARDESSY

Epidemia grypy nie oszczędziła i naszych „latających dziewcząt" — stewardess. Te, które jej nie uległy, musiały zastępować chore koleżanki, nie bacząc na zmęczenie, zaniedbując osobiste sprawy. Jedną z tych, które pracowały bez wytchnienia, była pani Barbara Majchrzak. Nie szczędziła wysiłku, zawsze starała się być uśmiechnięta, miła dla pasażerów.

— Obawiałam się, że jednak grypa mnie dopadnie. Zachorowaniom sprzyjały częste i gwałtowne zmiany temperatur. Z pełni warszawskiej, mroźnej i śnieżystej zimy przenosiłam się w ciągu kilku godzin do ciepłego Kairu, a potem znowu szybki powrót i znowu mróz, śnieg, wirusy. Postanowiłam jednak, że nie dam się chorobie i jakoś się udało. Pracy było bardzo dużo w tym okresie. Nieaktualne stały się przygotowane z góry listy dyżurów, trzeba było latać za zagrypione koleżanki. Tym większe jednak zadowolenie ze spełnionego obowiązku.



Barbara Majchrzak została stewardessą z wyboru. Studiując w Szkole Głównej Służby Zagranicznej marzyła o pracy w jakiejś centrali handlowej, może nawet o wyjeździe na placówkę dyplomatyczną. Na trzecim roku postanowiła jednak złożyć podanie do LOTu. A nuż się uda! Napisała podanie i czekała na odpowiedź. Przyszło zaproszenie na kurs stewardess. Ukończyła go pomyślnie i rozpoczęły się rejsowe loty. Było to w 1959 roku.

Latała dużo i chętnie. W krótkim czasie poznała wiele miast i choć przestały one być już tak atrakcyjne jak z początku, to jednak za każdym razem pani Barbara wynajdywała dla siebie coś nowego, ciekawego do zwiedzenia, poznania, oglądania.

W 1963 roku ilość przelatanych kilometrów zaczęła się zaokrąglać. I w krótce nastąpił miły moment — przekroczenie milionowego kilometra. To było duże i niezapomniane przeżycie. Załoga samolotu zgotowała pani Barbarze miłą owację, złożyła życzenia, znalazły się nawet przezornie zabrane kwiatki. No i wreszcie oficjalna uroczystość, w czasie której pani Barbara otrzymała odznakę „milionerki" LOTu. Obecnie skrzętnie gromadzi dalsze kilometry i może już wkrótce usłyszymy o osiągnięciu drugiego miliona.

Ostatnio, z okazji Święta Kobiet, odwiedziła panią Barbarę Majchrzak reporterka z pisma „Transport i Drogi", red. Maria Kaczorowska. Nasza stewardessa mówiła o swojej pracy, trudnościach, o jej blaskach i cieniach. Zapytana o pasażerów i ich opinie o polskich stewardessach i pilotach, powiedziała:

— Stewardessy LOT cieszą się doskonałą opinią wśród zagranicznych pasażerów. Twierdzą oni, że uśmiech nasz nie jest służbowy, lecz szczery, reakcje spontaniczne, a „rodzinnej atmosfery" stwarzanej przez nas nie spotyka się na innych liniach. Nasi piloci uważani są za wspaniałych. Pasażerowie zawsze proszą, aby podziękować im w ich imieniu za przyjemny lot i lądowanie...

Pani Barbarze Majchrzak należy się także od nas podziękowanie — za jej niespożytą energię, wzorową i punktualną pracę, zawsze miły uśmiech. W trudnych dniach zimowej epidemii grypy zdała jeszcze jeden trudny egzamin — okazała się wzorową i ofiarną stewardessą. Gratulujemy i życzymy dużo osobistego szczęścia.

KRONIKA

VII Międzynarodowy Konkurs Pianistyczny im. Fryderyka Chopina odbywający się w Warszawie w dniach od 22 lutego do 14 marca ściągnął do naszej stolicy 76 młodych wirtuozów z 30 krajów. Z różnych stron świata przybyli również jurorzy, obserwatorzy oraz przedstawiciele prasy muzycznej. Wielu z nich korzystało z szybkich i wygodnych połączeń lotniczych, obsługiwanych przez samoloty LOT-u. Oto zdjęcia niektórych naszych konkursowych pasażerów.



Laureatka I nagrody, niezrównana Martha Argerich z Argentyny, która swoim temperamentem muzycznym i znakomitą interpretacją Chopina podbiła serca polskiej publiczności. Samolotami LOTu przylecieli również inni młodzi pianiści. Na zdjęciach widzimy:



Roberta Majka z Austrii



Dorę Bacopoulos z Grecji



i Michaela Steinberga ze Stanów Zjednoczonych.



Juror z Finlandii — prof. Timo Mikkila, obserwator z Japonii — prof. Sato Nasahiko oraz witająca ich przedstawicielka Towarzystwa im. F. Chopina — prof. K. Szpinalska.



Znakomita pianistka, jurorka tegorocznego konkursu — prof. Magda Tagliaferro z Brazylii.



Juror z Węgier — prof. Pal Kadosa.



NOWY NUMER „LOT MAGAZYNU"

Ostatnio wyszedł z druku nowy numer „LOT MAGAZYNU", przeglądu nowości PLL „LOT". Znajdujemy tutaj tradycyjną kronikę LOTu, prezentującą naszych pasażerów, artykuł na temat przewozu towarów polskimi samolotami, historię dotychczasowych międzynarodowych konkursów chopinowskich, sylwetkę pilota LOTu, kapitana Romana Skrzyńskiego. Nasze nowe linie omawia informacja pt. „Flaga LOTu nad Sztokholmem". Jak zwykle interesująco przedstawiają się wiadomości na temat naszej skrzydlatej turystyki. O starych polskich zamkach oraz osnutych wokół nich legendach mówi ciekawy artykuł, ozdobiony ładnymi zdjęciami. Kuchnia polska, słowniczek obcojęzyczny i adresy placówek krajowych i zagranicznych LOTu uzupełniają numer „LOT MAGAZYNU". Dodajmy, że ukazał się on aż w pięciu wersjach językowych — polskiej, angielskiej, rosyjskiej, francuskiej i niemieckiej.

Zdjęcia w numerze: MARIAN KOBRZYŃSKI — 21, Jerzy WOYDYŁŁO — 4, ARCHIWUM LOTu — 2.



Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 256, tel. 22-40-73. Redaktor odpowiedzialny: mgr PIOTR GRUDZIŃSKI. Wkładka do n-ru 14 (717) z dnia 4. IV. 1965 r. tygodnika „Skrzydlata Polska".